

EQUIPO TECNICO DE NEGOCIACION

Y ANALISIS DEL SECTOR TRANSPORTE

AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S.A.

ALL MESO S.A.

CONSIDERACIONES PARA LA PROPUESTA DE CARTA DE ENTENDIMIENTO

Septiembre 2006

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES

- 1.1. Introducción
- 1.2. Marco Legal
- 1.3. Competencias y Facultades de la Unidad de Renegociación –UNIREN
 - 1.3.1. De las funciones de la UNIREN y el Secretario Ejecutivo
 - 1.3.2. Carta de Entendimiento - Acta Acuerdo Integral
- 1.4. Características de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse
- 1.5. De las etapas del proceso de renegociación
 - 1.5.1. Plan de trabajo y estrategia de renegociación.
- 1.6. Pautas y antecedentes documentales, información recibida de la CNRT; su análisis
- 1.7. Reuniones con la empresa concesionaria
- 1.8. Conclusiones a las que arriba el Equipo Técnico

2. CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

- 2.1 Criterios del artículo 9° de la Ley 25561
- 2.2. Condiciones para la renegociación
- 2.3. Comentario sobre la actual Renegociación
- 2.4 Informe económico ALL MESO S.A.

3. CONTENIDO DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO; SU EXPLICACION

1. ANTECEDENTES

1.1. Introducción

La Carta de Entendimiento es el resultado de la negociación desarrollada con las empresas concesionarias de transporte ferroviario de carga en el ámbito de la Ley N° 25.561 a fin de establecer los términos y condiciones, que una vez cumplida la audiencia pública y los demás procedimientos previstos en las normas vigentes, habrá de servir de sustento fundamental para la celebración del Acta Acuerdo de Renegociación Integral del Contrato.

Es importante destacar que su contenido, desde la perspectiva de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, se sustenta en los análisis y evaluaciones desarrolladas por este Equipo con la colaboración de la Secretaría de Transporte.

1.2. Marco Legal

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL hasta el 10 de diciembre de 2003, las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar dicha situación.

El Artículo 8° de la ley dejó sin efecto, en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público, las cláusulas de ajuste por dólar u otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier mecanismo indexatorio, disponiendo también que los precios y tarifas resultantes de dichas cláusulas quedaran establecidas a la relación de cambio UN peso (\$ 1.-) = UN dólar estadounidense (u\$s1.-).

El Artículo 9° de dicha ley autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos comprendidos en las disposiciones del Artículo 8° de la citada norma, entre ellos los de obras y servicios públicos.

Dicha norma ordena que en el caso de los contratos que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, deberán tomarse en consideración criterios que meritúen el impacto de las tarifas en la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión cuando ellos estuvieren previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios, la seguridad de los sistemas comprendidos y la rentabilidad de las empresas.

Asimismo, en el artículo 10 de la norma referenciada se establece que en ningún caso las disposiciones contenidas en la Ley que declara la emergencia autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la prestación del servicio que el Estado Argentino les ha concesionado o licenciado.

Con posterioridad y en virtud de las potestades delegadas que se mencionan anteriormente, el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha dispuesto un conjunto de normas y reglamentos para llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos.

En tal sentido, por el Decreto N° 293/02 se encomendó al ex MINISTERIO DE ECONOMÍA el desarrollo del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, creando la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, con la misión de asesorar y asistir a esa Cartera Ministerial en dicha tarea.

Con tal objeto la referida norma estableció el conjunto de los distintos sectores de servicios públicos involucrados en el proceso de renegociación a cargo del entonces MINISTERIO DE ECONOMIA.

El Decreto N° 370/02 estableció la conformación e integración de la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS en el ámbito del citado Ministerio.

Por el Decreto N° 1090/02 fueron dispuestas las condiciones a ser observadas durante el transcurso del proceso de renegociación.

En virtud del cumplimiento de las condiciones, el MINISTERIO DE ECONOMIA dictó las Resoluciones Nros. 20/02, 38/02, 53/02, 308/02, 487/02, 576/02, 62/03 y 180/03 con el objeto de reglamentar los procedimientos e instancias para el desarrollo del proceso de renegociación.

Durante el transcurso de dicho proceso de renegociación, de innegable complejidad, incidieron distintos factores y circunstancias que imposibilitaron concluir la renegociación en los plazos inicialmente fijados por el Decreto N° 293/02, plazo que resultó ampliado por el Decreto N° 1839/02 y por la Resolución del MINISTERIO DE ECONOMIA N° 62/03.

Posteriormente, por el Decreto N° 1283/03 se dispuso sustituir la denominación del MINISTERIO DE ECONOMIA por la de MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y, asimismo, sustituir la denominación del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN por la de MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

Conforme a las disposiciones de la precitada norma, la situación de los diversos servicios públicos, así como la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, resultan materias inherentes a ambas Carteras Ministeriales, correspondiendo que las decisiones a adoptarse respecto a la situación y evolución de los servicios públicos correspondientes a la jurisdicción nacional, resulten adecuadas a las competencias atribuidas a ambos Ministerios.

A mérito de ello, por el Decreto 311/03 se dispuso la creación de una UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS presidida por los señores Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El Decreto 311/03 establece que la Unidad tendrá a su cargo proseguir con el proceso de renegociación que se llevara a cabo en el ámbito de la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, creada por el Decreto N° 293/02.

Por Ley 25.790 el Congreso Nacional dispuso extender hasta el 31 de diciembre de 2004 el plazo para llevar a cabo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesto por el artículo 9° de la Ley N° 25.561. Por Ley 26.077 el Congreso Nacional dispuso extender hasta el 31 de diciembre de 2006 el plazo para llevar a cabo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

La norma establece que las decisiones que adopte el Poder Ejecutivo nacional en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las

estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos.

En el mismo sentido se dispone que las facultades de los entes reguladores en materia de revisiones contractuales, ajustes y adecuaciones tarifarias previstas en los marcos regulatorios respectivos, podrán ejercerse en tanto resulten compatibles con el desarrollo del proceso de renegociación que lleve a cabo el Poder Ejecutivo nacional en virtud de lo dispuesto por el artículo 9° de la Ley N° 25.561.

Respecto de la naturaleza y alcance de los acuerdos de renegociación la norma dispone que podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión o licencia, contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas transitorias del contrato, incluir la posibilidad de revisiones periódicas pautadas, así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.

En caso de enmiendas transitorias, las mismas deberán ser tenidas en consideración dentro de los términos de los acuerdos definitivos a que se arribe con las licenciatarias.

Por último, en materia del procedimiento de aprobación de los acuerdos se establece que el PODER EJECUTIVO NACIONAL remitirá las propuestas de los acuerdos de renegociación al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, en cumplimiento de la intervención de la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista por el artículo 20 de la Ley N° 25.561.

EL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN deberá expedirse dentro del plazo de SESENTA (60) días corridos de recibida la propuesta entendiéndose que una vez cumplido dicho plazo sin que se haya expedido, se tendrá por aprobada la misma. En el supuesto de rechazo de la propuesta, el Poder Ejecutivo nacional deberá reiniciar el proceso de renegociación del contrato respectivo.

1.3 Competencias y facultades de la Unidad de Renegociación - UNIREN

Tal como se menciona anteriormente, el decreto 311/03 dispuso la creación de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, previendo que la misma será la continuadora del proceso de Renegociación de los contratos, desarrollado a través de la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, prosiguiendo los trámites que se hallaren en curso en el ámbito de la mencionada Comisión.

De acuerdo con dicha potestad otorgada, el Decreto establece que corresponden a la Unidad las siguientes funciones:

Llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley N° 25.561, efectuando los correspondientes análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia.

Suscribir los acuerdos integrales o parciales de renegociación contractual con las empresas licenciatarias de servicios públicos, ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Elevar los proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, tarifas y/o segmentación de las mismas; o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos bajo concesión o licencias.

Elaborar un Proyecto de Marco Regulatorio General para los Servicios Públicos correspondientes a la jurisdicción nacional; que contemple las condiciones básicas genéricas para todos los sectores.

Efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

El Decreto 311/03 también prevé la implementación de mecanismos que permitan la adecuada información a usuarios y consumidores de bienes y servicios, tales como audiencias públicas y consultas públicas a las asociaciones del sector, recabando de ellas mejoras que puedan incluirse en los respectivos acuerdos, previendo que "Articulados los mecanismos de audiencia pública y de consultas públicas que posibiliten la participación ciudadana, los acuerdos se girarán a dictamen del Procurador del Tesoro de la Nación, previo a su firma por los Ministros".

1.3.1. De las funciones de la UNIREN y el Secretario Ejecutivo

Respecto de la organización de la UNIREN, el Decreto establece que los señores Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, designarán a sus respectivos alternos que los reemplazarán en el caso de producirse su

ausencia o impedimento temporal y que a través del dictado de resoluciones conjuntas dispondrán:

a) La designación de un Secretario Ejecutivo de la Unidad, estableciendo la delegación de facultades y funciones que desempeñará.

b) Las normas complementarias, reglamentarias e interpretativas del presente decreto, posibilitando el desarrollo de los procedimientos que correspondan articularse en orden a las funciones encomendadas a la Unidad.

c) Los regímenes de audiencia pública, de consulta pública y participación ciudadana que resulten pertinentes y apropiados en relación a los distintos procedimientos y a los respectivos contratos o licencias de servicios públicos involucrados.

d) Las modalidades organizativas y operativas necesarias para posibilitar el adecuado funcionamiento de la Unidad.

Asimismo, la norma fija las funciones del Secretario Ejecutivo, disponiendo que a través de éste la UNIREN podrá requerir la colaboración de los organismos centralizados y descentralizados dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Respecto de las funciones de los Organismos de Regulación y Control de los distintos servicios públicos necesarios a partir de las instrucciones precisas que le imparta la Unidad a través del Secretario Ejecutivo, quien además ordenará supervisar su desarrollo.

El resultado del trabajo técnico encomendado será puesto a consideración de la Unidad para su aprobación y uso en el progreso de la renegociación de los contratos. Adicionalmente, los Organismos de Regulación y Control deberán suministrar la documentación e información que le sean requeridas. En el marco de la renegociación de los contratos, se prevé que los mismos realizarán los trabajos técnicos

1.3.2. Carta de Entendimiento - Acta Acuerdo Integral

La Carta de Entendimiento (CARTA) constituye el primer documento a formular por la UNIREN para establecer los términos y condiciones que sustentarán el acuerdo de renegociación integral a celebrarse con las empresas, (ACTA ACUERDO), una vez cumplidos los mecanismos de audiencia pública y los demás procedimientos previstos en la normativa vigente.

Esta CARTA tiene distintas instancias de revisión y control, previo a su aprobación, como también la consiguiente ACTA ACUERDO. Luego tendrá su comprensiva aplicación e interpretación. Todo ello involucra un conjunto de instancias, procedimientos y actores.

No resulta necesario que la CARTA incluya aspectos muy particulares o detalles que no resultan sustantivos en esta etapa y que pueden precisarse en forma previa a la suscripción del ACTA ACUERDO.

1.4. Características de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse

Respecto del alcance y naturaleza de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse con las empresas concesionarias y licenciatarias, la norma dispone que:

Los acuerdos podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión o licencias; contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas del contrato de carácter transitorio; incluir revisiones periódicas pautadas; así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.

La suscripción de los acuerdos deberá hallarse precedida por el desarrollo de una instancia de consulta pública que posibilite la participación de los usuarios en el proceso decisorio, correspondiendo a la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS determinar los procedimientos y mecanismos que resulten adecuados para implementar dicha consulta pública.

Los acuerdos de renegociación, una vez producido el dictamen del Señor Procurador del Tesoro, serán suscriptos en forma conjunta por el MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y el MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, y ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

1.5. De las etapas del proceso de renegociación

La Unidad de Renegociación y Análisis es la continuadora de la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos. La Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 del 6/8/2003 ratifica la vigencia y continuidad de las normas de procedimientos para la renegociación de los contratos, aprobadas por la Resolución N° 20/2002 del ex Ministerio de Economía, y de todas aquellas medidas complementarias y reglamentarias de los Decretos 293/2002 y 370/2002, cuyas disposiciones no resulten incompatibles con lo dispuesto en el Decreto 311/2003.

1.5.1. Plan de trabajo y estrategia de renegociación.

En el marco de las pautas establecidas en el Decreto 311/2003, durante el tercer y cuarto trimestre del año 2003, el equipo técnico de la UNIREN, en conjunto con profesionales de la Secretaría de Transporte y con la colaboración de funcionarios de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE y del ONABE elaboraron una propuesta de plan de trabajo y de estrategia de renegociación que fue puesta a consideración de los Responsables Alternos de los Sres. Ministros y de las autoridades de la Unidad. En dicha propuesta se establecieron los lineamientos específicos de la renegociación de los contratos de transporte ferroviario de carga y los elementos considerados apropiados para su ejecución. Dichos elementos están comprendidos en las siguientes categorías:

- ✍ Cumplimientos de los contratos.
- ✍ Definición de pautas.
- ✍ Diferentes alternativas o modalidades de acuerdos.
- ✍ Responsabilidades en el proceso de renegociación.
- ✍ Cronograma de actividades previstas para la renegociación.

1.6. Pautas y antecedentes documentales; su análisis

A fin de elaborar un primer detalle de los elementos a considerar en la Renegociación se procedió al análisis de los siguientes documentos:

- 1.6.1 Bases para la Renegociación de los Contratos de Concesión de los Servicios de Cargas remitidos por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.
- 1.6.2 Información provista por la CNRT
- 1.6.3 Renegociación del Contrato de Concesión de la Empresa America Latina Logistica Mesopotamica Sociedad Anónima. CUDAP EXP-S01:0258344/2002.

- 1.6.1 Bases para la Renegociación de los Contratos de Concesión de los Servicios de Cargas remitidos por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.

Por Nota S.S.T.F.N°0378 de fecha 25 de Setiembre de 2003 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, firmada por el Sr. Subsecretario Ing. Julio Tito Montaña y dirigida al señor Representante Alterno de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Sr. Arq. Lisandro Salas se recibieron las Bases y Objetivos de la presente renegociación; a saber:

- ✍ INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LA PARTICIPACION FERROVIARIA EN EL TRANSPORTE DE CARGAS
- ✍ REHABILITACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED TRONCAL
- ✍ MODERNIZACION Y ACTUALIZACION TECNOLOGICA DE MATERIAL RODANTE Y EQUIPAMIENTO EN GENERAL.
- ✍ GENERACION DE FUENTES DE TRABAJO DE TODO TIPO A PARTIR DE LA REALIZACION DE OBRAS Y EL INCREMENTO DE LA ACTIVIDAD.
- ✍ REHABILITACION DE LOS SERVICIOS DE TRENES INTERURBANOS DE PASAJEROS EN LA RED TRONCAL
- ✍ IMPULSO DEL TRANSPORTE INTERMODAL
- ✍ INTEGRACION DE LOS CORREDORES DE TRANSPORTE CONTINENTALES
- ✍ PROMOVER LOS SERVICIOS INTERURBANOS DE CARÁCTER REGIONAL SOBRE LA RED SECUNDARIA

- ✍ MODERNIZACION DE LAS TERMINALES PORTUARIAS Y MEJORA DE SU ACCESIBILIDAD FERROVIARIA Y MULTIMODAL

ACCIONES NECESARIAS

- ✍ REALIZAR OBRAS DE INVERSION CON APOORTE ESTATAL Y MIXTO (CONCESIONARIOS O TERCEROS) SOBRE LOS DISTINTOS CORREDORES DE LA RED TRONCAL PARA MEJORAR SU APTITUD (VELOCIDAD MAXIMA Y CAPACIDAD PORTANTE) PROGRESIVAMENTE CON UN CRITERIO DE HOMOGENEIDAD EN TODA LA EXTENSION DE CADA UNO DE ELLOS.
- ✍ ADECUAR LOS CONTRATOS DE CONCESION EN FUNCION DE LAS NUEVAS CONDICIONES.
- ✍ IMPULSAR Y PROMOVER INVERSIONES Y LA ACTUACION DE TERCEROS OPERADORES, NO SOLO SOBRE LOS CORREDORES PRINCIPALES SINO TAMBIEN EN EL RESTO DE LA RED OPERATIVA Y EN LAS INSTALACIONES TERMINALES Y MULTIMODALES.
- ✍ PROMOVER LA PARTICIPACION DE GOBIERNOS PROVINCIALES Y MUNICIPALES, INTEGRÁNDOLOS EN LOS PROYECTOS DONDE ELLO SEA FUNCIONALMENTE CONVENIENTE Y COADYUVE AL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS.
- ✍ MEJORAR LA GESTION DE PLANIFICACION Y CONTROL DE LA CONCESION POR PARTE DEL ESTADO NACIONAL
- ✍ ELIMINAR LA EXCLUSIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGAS QUE POSEE ACTUALMENTE CADA CONCESIONARIO EN SU SISTEMA, INCORPORANDO LA POSIBILIDAD DE ACTUACION DE TERCEROS OPERADORES (EN SEGMENTOS DE DEMANDA PARA LOS CUALES LOS CONCESIONARIOS NO OFFRECEN RESPUESTA O EN ABIERTA COMPETENCIA CON LOS MISMOS).

ADECUACION DE LOS CONTRATOS – ASPECTOS PRINCIPALES

INVERSIONES

Replantear las obligaciones de inversión por parte del Concesionario incluidas en los Planes de Inversión de los Contratos vigentes en función del contexto actual y de las políticas con relación al Sistema Ferroviario Nacional, ya que, a partir de la decisión gubernamental de recuperar la red troncal del sistema mediante aporte estatal se introduce un cambio importante respecto de las condiciones contractuales originales.

Con el objeto de que los programas de inversión se adapten a las condiciones cambiantes del contexto, evitando problemas ocurridos en el cumplimiento de los contratos vigentes, se deberá efectuar un replanteo general del plan de obras resultante cada 3 ó 4 años, sin perjuicio de efectuar anualmente una realimentación de ajuste de los programas acordados.

Deberán integrarse en un único plan de obras de inversión los aportes de las distintas fuentes: Estado Nacional, Provincias y Municipios, Concesionario y eventuales Terceros (operadores y/o inversores).

MANTENIMIENTO

Se deberán actualizar las distintas normas vigentes por contrato para el mantenimiento de infraestructura y material rodante en función de los objetivos previstos y de la modificación de ciertas condiciones. En el caso de la vía resulta muy útil efectuar una clasificación de la misma en función de su utilización, ya que en los contratos vigentes ello no se encuentra explicitado.

CANON

Se trata de asegurar que el monto en concepto de canon que pagan los distintos concesionarios se invierta en el sistema. Respecto de los montos fijos establecidos por contrato resulta mas lógico reemplazarlos por valores que estén asociados a la actividad de cada concesionario, estableciendo, por ejemplo, que el canon represente una determinada alícuota de los ingresos.

USO DE VIA

A partir de las inversiones que el Estado Nacional efectuará en el sistema ferroviario utilizado por los concesionarios de cargas, corresponde replantear el derecho exclusivo para explotar el transporte que poseen dichas empresas de acuerdo a los contratos vigentes.

Se trata entonces de reglamentar el uso de vía por terceros operadores tanto para cargas como para pasajeros, lo cual apunta a gestar una situación de competencia tal que induzca a un crecimiento de la participación ferroviaria respecto del resto de los modos concurrentes.

Se acordará el mecanismo o procedimiento mediante el cual un ente u organismo del Estado Nacional oficie de árbitro en caso de discrepancias respecto de las prioridades de circulación asignadas o de los valores del peaje que el Concesionario (o el Concesionario y el Estado Concedente) cobre por las prestaciones brindadas a un tercero que utilice la vía.

PLAZO

En principio no se trataría de modificar el plazo original básico de 30 años, sino tan solo de analizar y, eventualmente, replantear las condiciones de prórroga del plazo antedicho o directamente, desestimar tal posibilidad.

TARIFAS

En principio, salvo actualizar los valores del Límite Superior Tarifario –techo establecido en los contratos vigentes- no se aprecia la necesidad de modificar el actual régimen de tarifas, las que se acuerdan libremente –con las limitaciones del LST- entre transportista y cliente.

COLATERALES

En los contratos vigentes no se encuentra contemplado que el Concesionario tenga la posibilidad de incrementar sus ingresos mediante la explotación de bienes muebles e inmuebles pertenecientes a la concesión, relacionadas o no al mismo.

Se deberá evaluar la conveniencia de incorporar como derecho del Concesionario la explotación de estas actividades colaterales –relacionadas o no con el transporte ferroviario- con la condición de no interferir ni afectar el objeto principal de la concesión. Otra aplicación válida es la de ceder la utilización de ciertos bienes –carentes de otro requerimiento- como elemento de negociación en un acuerdo con Provincias o Municipios, neutralizando reclamos por pago de tasas o contribuciones.

PENALIDADES

Revisar el sistema de aplicación de penalidades por incumplimiento de contrato, apuntando a establecer un sistema eficiente y que cumpla con el objetivo de mejorar la aptitud del transporte ferroviario. Es necesario limitar los plazos actuales en cuanto a las posibilidades de recurrir o apelar las sanciones, ya que ello hace que pierda sentido el objeto de las mismas.

1.6.2. INFORMACION RECIBIDA DE LA CNRT.

En función de la nota UNIREN N° 77 de fecha 20 de Agosto de 2003, la CNRT contestó por nota CNRT(I) N° 1144/2003 de fecha 08 de Setiembre de 2003; Ref.: Resolución Conjunta MEyP N°188/03 y MPFIPyS N° 44/03. En la misma adjunta Informe de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias cuyos términos generales y particulares en forma sintética son los siguientes:

- ? Anuario del Estado de las Concesiones
- ? Descripción de situaciones no resueltas
- ? Compromisos de inversión de cada Concesionaria.

Finalizado el proceso de concesionamiento en 1995, la red de cargas concesionada tenía una magnitud algo mayor a los 28.000 Km. con una dotación de 6.000 agentes aproximadamente, sumados todos los Concesionarios. Cabe aclarar que si bien la magnitud de la red concesionada no se ha modificado, existen sectores que la falta de demanda ha llevado a cada una de las empresas concesionarias de carga a declararlos sin operación en la actualidad.

Con el fin de volver a insertarse eficientemente en el mercado, captando nuevos productos, los Concesionarios ferroviarios de carga debieron fijar tarifas inferiores a las previstas en sus ofertas de forma tal que las mismas resultaran competitivas con respecto a las del modo alternativo.

Asimismo, los tonelajes y distancias medias estimadas por los Concesionarios en sus ofertas tampoco alcanzaron los valores previstos lo que, condujo a una notable merma de los ingresos estimados. Lo expuesto tuvo como consecuencia un alto porcentaje de incumplimiento de los Concesionarios a sus obligaciones asumidas ante el Estado Nacional, muy especialmente en lo que respecta a los planes de inversión y mantenimiento.

Complementando lo expuesto en primera instancia, no debe soslayarse que el cuadro recesivo atravesado por nuestro país y que incidió tan negativamente en la actividad productiva nacional, tuvo un efecto notoriamente nocivo en la actividad de transporte que a su vez, al igual que otros sectores, debió soportar la depresión de las operaciones en el marco del MERCOSUR.

En vinculación con el texto anterior la Secretaría de Transporte no ha dictado normas que modifiquen las pautas de control contractualmente previstas, razón por la cual los incumplimientos de los Concesionarios a sus obligaciones contractuales en inversiones y mantenimiento dieron origen a procesos sancionatorios conforme a la normativa vigente.

En cuanto a la obligación contractual de los Concesionarios, referida al pago del canon, éstos han dejado de abonarlo argumentando, las disposiciones del Decreto N° 686/95, que encomendó al ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos la iniciación de tratativas con los Concesionarios de Cargas, orientadas a la supresión o reducción del pago del canon contractualmente establecido, condicionado al mantenimiento del equilibrio de la ecuación económica del Contrato en beneficio del usuario y del interés público, mediante reducciones equivalentes en los fletes o aumentos en la inversiones a realizar.

1.6.3 RENEGOCIACION DE LA CONCESIÓN DE LA EMPRESA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICA S.A.(ALL-MESOPOTÁMICA S.A.) - AÑO 2003

CUDAP EXP - S01: 0258344 / 2002

INFORME TÉCNICO

1. ANTECEDENTES

El Estado Nacional, en el marco de la Ley N° 23.696 y del Decreto N° 666/89, convocó oportunamente a una Licitación Pública para la Concesión del sector de la Red Ferroviaria Nacional integrado por la Línea Gral. Urquiza, con exclusión del tramo urbano electrificado Federico Lacroze – General Lemos, en adelante el Corredor (ver Anexo A).

El entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos –MEYOSP - (en adelante el Concedente) mediante Resolución N° 78 del 13 de enero de 1993, declaró adjudicatario al Consorcio Ferrocarril Mesopotámico, conformado por las empresas IMPSA S.A.C.I. y F. – ALESIA S.A. – OLMATIC S.A. y PETERSEN, THIELE Y CRUZ S.A..

Las Empresas mencionadas, en conjunto con Ferrocarriles Argentinos y el personal, este último a través de un Fondo Fiduciario, constituyeron la Sociedad Anónima FERROCARRIL MESOPOTÁMICO GENERAL URQUIZA S.A.

Con fecha 15 de enero de 1993 se firma el correspondiente contrato de concesión entre las partes, el cual resultó aprobado en definitiva por el Decreto PEN N° 504 del 24 de marzo de 1993.

Mediante el plexo normativo precitado, el Concedente otorgó a favor del Concesionario la explotación integral del Corredor, asumiendo este último, en consecuencia, la responsabilidad de la explotación comercial del servicio de transporte de cargas en forma exclusiva, la atención adecuada de la demanda y la operación de los trenes, el mantenimiento de material rodante,

infraestructura, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias conforme a las condiciones establecidas en el citado marco contractual.

La Concesión tiene un plazo de 30 años, contados a partir de la toma de posesión la cual se concreto el 22 de octubre de 1993, con la opción a una prórroga por un período de 10 años.

En materia societaria, es preciso aclarar que el 20 de agosto de 1998 se firma el contrato de venta de las acciones correspondientes a la accionista IMPSA a favor de las firmas POCONÉ, INTERFÉRREA, JUDORI, GP INVESTIMENTOS Y EMERGING MARKETS, la cual resultó aprobada por Resolución del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos N° 527 del 5 de mayo de 1999. Hoy las empresas mencionadas forman parte de la sociedad anónima argentina AMERICA LATINA LOGÍSTICA ARGENTINA S.A., sociedad inversora de la compañía AMERICA LATINA MESOPOTÁMICA S.A., nombre adoptado en definitiva mediante Resolución del Ministerio de Infraestructura y Vivienda N° 266 de fecha 17 de agosto de 2001.

2. DESARROLLO DE LA CONCESIÓN

Una vez materializada la toma de posesión el desarrollo del negocio fue presentando una evolución comercial, operativa y económica que, por diversos motivos y circunstancias definieron una realidad distinta de las proyecciones originales.

Los hechos citados y sus diversos efectos en el tiempo han sido documentados por el Concesionario en distintas oportunidades desde el inicio de la Concesión (ver Anexo B).

Conforme a la realidad mas arriba indicada, ALL-MESOPOTÁMICA manifiesta que solamente ha sido factible la ejecución de las inversiones básicas y necesarias para satisfacer la necesidad de demanda del cliente/cargador, considerando que las mismas han permitido hasta el momento el sostenimiento de un adecuado nivel de servicio y atención del mercado.

A todo esto, como se verá mas adelante, se le suma hoy el impacto de la situación de grave emergencia general de la economía, reconocida por la Ley 25.561 y las medidas económicas tomadas para paliarla, las cuales incrementan las dificultades económicas ya existentes en la Concesión.

Ahora bien, en el marco de la renegociación de los contratos de servicios públicos establecido por la Ley de Emergencia Pública N 25.561, resulta necesario garantizar la seguridad de la operación y la atención de la demanda de servicios, analizándose a continuación los distintos efectos sobre la Concesión y sus implicancias técnicas, el impacto adicional de la emergencia económica y el resultado de la consulta pública respectiva, para concluir con distintas recomendaciones que se consideran necesarias para la continuidad de los servicios, encuadradas en parámetros de renegociación contractual que otorguen a la Concesión un adecuado margen de viabilidad.

3. DAÑOS EN LA INFRAESTRUCTURA POR CIRCUNSTANCIAS IMPREVISTAS Y SUS CONSECUENCIAS

La infraestructura de la red concesionada se vio afectada por diversas circunstancias imprevistas:

3.1. Interrupción del Servicio por rotura del Viaducto Ferroviario Zárate – Brazo Largo:

En 1996 y durante casi un año, por causas ajenas al concesionario se produjo la interrupción del servicio de cargas debido a deficiencias en la estructura del viaducto ferroviario Zárate - Brazo Largo (a cargo de Vialidad Nacional). El Concesionario ha planteado el correspondiente reclamo por los daños y perjuicios ocasionados.

3.2. Inundaciones en la red y atentados

Asimismo, se incluyen presentaciones del Concesionario relacionadas con inundaciones en la zona de Entre Ríos y otros hechos que han alterado la continuidad del servicio, como lo han sido los atentados ocurridos en diversos lugares de la red dada en concesión.

4. IMPACTO DE LA EMERGENCIA ECONOMICA DEL AÑO 2002.

Según surge de los antecedentes obrantes en CUDAP EXP - S01: 0258344 / 2002, correspondiente a estos actuados y a la información suministrada por el Concesionario, actualizados al 31 de diciembre del 2002, la emergencia económica declarada por la Ley N° 25.561 ha producido determinados impactos adicionales a los técnico - operativos mencionados, fundamentalmente de carácter económico con determinado nivel de consecuencias en la Concesión.

Principalmente estos efectos son resultado de diferencias de cambio en los montos de las deudas contraídas en dólares estadounidenses con el exterior (obligaciones negociables, por ejemplo), establecidas para el financiamiento inicial de plan e inversiones y fondeo de capital de trabajo; incremento significativo en el precio de insumos importados, y aumentos sensibles de costos en seguros y combustibles.

Los principales insumos importados necesarios para la explotación de la concesión, sujetos a pagos en moneda extranjera, son repuestos de locomotoras y vagones, rieles, tirafondos y bulones para vía, combustibles y lubricantes (precios internos sujetos a la devaluación del peso).

5. CONSULTA PUBLICA – Resoluciones ME 576/02 – 770/02 y SL y A 158/02.

Como procedimiento previo a la renegociación del contrato de concesión que actualmente se sustancia y en cumplimiento del mecanismo previsto en la resolución de referencia, se ha procedido a efectuar la consulta pública correspondiente en la que se han volcado los elementos necesarios para la adecuada información sobre el resultado del procedimiento. En el caso de esta concesión, se recibieron entre el 10/01/2003 y el 10/02/2003 veintisiete (27) presentaciones de diversos orígenes tales como entidades o asociaciones relacionadas con la producción agrícola, entes oficiales provinciales, asociaciones civiles, particulares, etc. (ver www.mecon.gov.ar/crc/empresa_allmeso.html), que sintéticamente expresan lo siguiente:

- Opiniones positivas considerando lo imprescindible de contar con una red ferroviaria eficiente. Coincidencia en cuanto a la necesidad de readecuación de los contratos de las concesiones de trenes de carga.
- Opiniones negativas en contra de la propuesta motivo de la consulta que surgen de las entidades representativas del transporte automotor y de algunas asociaciones civiles ferroviarias.
- Asimismo, el Defensor del Usuario se manifiesta a favor de la readecuación de los contratos de concesión, teniendo en cuenta las observaciones efectuadas en las presentaciones.

El resultado de la Consulta Pública se tomó en cuenta como un elemento de juicio importante en el momento de definir las recomendaciones contenidas en el presente informe.

6. REDEFINICION DE INVERSIONES – RECOMENDACIONES

6.1. Reformulación del Plan de Inversiones vigente por Contrato.

La razón para acordar una reformulación del plan de inversiones original del contrato es fundamentalmente la de corregir la afectación negativa que provocó en el desenvolvimiento de la concesión la situación de emergencia económica existente a partir del 1 de enero de 2002.

En el caso particular de esta concesión, al resultado provocado por dicha emergencia se agrega la afectación producida por ciertos imprevistos relacionados con fenómenos hídricos ocurridos con posterioridad a la firma del contrato de concesión

En consecuencia, dentro del marco del sacrificio compartido, se considera necesario una redefinición del plan de inversiones original de modo tal de vincular el monto anual que el concesionario destine a inversiones con el producto de su actividad en el mismo periodo, lo que contribuirá en buena medida a una recuperación de la situación económica de la Concesión, permitiendo de ese modo un desenvolvimiento razonable de la misma.

La implementación de la reformulación citada se podría concretar mediante la aplicación de un plan alternativo de aquel original, con revisiones quinquenales.

Básicamente el plan alternativo consiste en destinar para inversiones en el sistema por parte del concesionario un monto anual que surja de un determinado porcentaje de los ingresos en concepto de fletes ferroviarios netos de impuestos en el mismo periodo. Se considera que el 8% de dichos ingresos resulta un valor razonable (ver Informe Económico).

Los apartamientos tanto positivos como negativos de los compromisos de inversión anuales deberán ser compensados cada tres (3) años, sin perjuicio de establecer un monto mínimo anual, tal como se expresa más adelante.

Al cabo de cada período de cinco años, a partir de la fecha de la firma del Acta Acuerdo, deberá verificarse la ecuación económica proyectada antes citada y analizar las nuevas proyecciones para determinar en esa ocasión si se continúa con el plan de inversiones que surge de aplicar el 8% de los ingresos a inversiones, o bien, se modifica dicho porcentaje o se cambia el criterio de invertir un porcentaje de los ingresos por fletes ferroviarios.

Estas readecuaciones quinquenales deberán efectuarse bajo la consideración de un plan económico de la Concesión que considere el adecuado nivel de costo de capital de este tipo de negocio como parámetro de rentabilidad.

Respecto de la realización de las obras, el Concesionario deberá presentar ante la Autoridad de Control con una antelación de ciento veinte (120) días del inicio de cada ejercicio, la programación anual de las obras de inversión a ser ejecutadas dentro del marco del plan de inversiones, con el objeto de que dicho organismo se expida al respecto y posteriormente efectúe el seguimiento y fiscalización respectivos.

Asimismo, la programación anual indicada deberá incluir tanto las obras del plan de inversiones reformulado como las correspondientes al resultado de redireccionar el monto del canon a inversiones (ver 6.2).

Para el monto anual conjunto que resulta de aplicar la suma de los porcentajes de los ingresos netos totales más el setenta por ciento del canon, se establece un monto mínimo anual de \$ 2.300.000 (dos millones trescientos mil pesos).

6.2. Redireccionamiento del monto del canon para aplicar a inversiones.

Con el objeto de incrementar los montos destinados a inversiones en el sistema, se destina el correspondiente al canon –descontando el 30% para el ANSES, conforme lo estipula la Ley N° 23.966- para ser aplicado a inversiones (en el marco del Decreto N° 605/97). Asimismo, en función de la situación de emergencia, se redefine el valor del canon, asignándole un monto que resulte de un porcentaje de los ingresos en concepto de fletes ferroviarios netos de impuestos.

De acuerdo al canon de oferta y su valor relativo histórico respecto de los ingresos el porcentaje razonable es del 1% (uno por ciento) de los ingresos en concepto de fletes ferroviarios netos de impuestos.

La adopción de este procedimiento de redireccionamiento del canon se adopta desde el 1 de enero de 2002 hasta el fin de la concesión.

Respecto de la realización de las obras, el Concesionario deberá presentar ante la Autoridad de Control con la debida antelación – la misma que para las inversiones propias del Concesionario (ver 6.1) - la programación anual de las obras de inversión a ser ejecutadas con el objeto de que dicho organismo se expida al respecto y posteriormente efectúe el seguimiento y fiscalización respectivos.

La programación anual indicada deberá incluir tanto las obras del plan de inversiones reformulado (ver 6.1) como las correspondientes al resultado de redireccionar el monto de canon y alquiler a inversiones.

Para el monto anual conjunto que resulta de aplicar la suma de los porcentajes establecidos en los apartados 6.1 y 6.2, se establece un mínimo anual de \$ 2.300.000 (dos millones trescientos mil pesos).

7. MANTENIMIENTO DE VÍA Y MATERIAL RODANTE – ACTUALIZACION DE NORMAS.

Como parte del acuerdo, ya que puede aportar a sincerar procedimientos y evitar conflictos o malentendidos que originen penalidades por parte de los entes de control, se incluye la modificación de las normas de mantenimiento de vía y material rodante, las que deberán ser revisadas, modificadas o completadas por la autoridad competente dentro de los dieciocho (18) meses posteriores a la firma del Acta Acuerdo.

9. CONCLUSION

Como se ha visto, en el análisis y evaluación efectuados para los distintos temas incluidos en los puntos del presente Informe Técnico, no sólo se tuvo en cuenta la situación de emergencia económica acaecida en nuestro país a partir de enero de 2002.

En efecto, se ha ponderado que por las características del sistema concesionado resulta obvio que el funcionamiento del mismo, tiene fuerte repercusión en la economía de diversos sectores con actividad directa o indirecta en la zona de influencia.

Lo anterior implica que, todo análisis que se haga no debe limitarse al sistema en sí mismo, sino a los beneficios que pueda aportar el buen funcionamiento de este sistema de transporte al conjunto global de la economía regional y nacional al facilitar el acceso de la producción a los grandes centros de consumo en condiciones de mayor competitividad.

Bajo ese marco y considerando además, que la red ferroviaria concesionada es propiedad del Estado Nacional, es que debe analizarse el interés del Concedente en mantener la infraestructura de la Concesión en un nivel razonablemente bueno de aptitud y capacidad operativa.

ALL MESO S.A.

Período 1993 – 2001

Definición de la ecuación económica

En el marco de las concesiones ferroviarias de carga, se entiende por ecuación económica al Valor Actual Neto resultante del Flujo de Fondos propuesto por la concesionaria al momento de licitar por el ex ferrocarril Urquiza y cuya adjudicación dio lugar en ese entonces a la conformación de la empresa Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza SA. En el año 1998 se transfiere el paquete accionario y la empresa se transforma en ALL Mesopotámica SA.

El flujo de fondos se compone de una proyección de ingresos por los servicios de transporte, una proyección de costos de operación y de una secuencia anual de inversiones previstas por la empresa para el horizonte de 15 años contados a partir de la toma de posesión, acontecida en octubre de 1993. Es decir:

$$\text{VAN} = \text{INGRESOS}_d - \text{COSTOS OPERATIVOS}_d - \text{INVERSIONES}_d$$

Donde el subíndice *d* implica que los valores pertinentes están *descontados* al momento para el que se ha calculado el VAN.

Conjuntamente con el cálculo del VAN del flujo de fondos, utilizando una tasa de descuento del 10%, se realizó el cálculo de una Tasa Interna de Retorno (TIR).

Ecuación económica original de Mesopotámico

En el ANEXO I se expone el flujo de fondos confeccionado por el concesionario al momento de realizar la oferta.

Como se aprecia en el flujo de fondos original, la empresa preveía incurrir en déficits de caja durante los primeros 4 años de la concesión, para generar superávits de caja desde el año 5 hasta el año 15. De esta forma la ecuación económica de la concesión alcanzaba un equilibrio con una TIR real del 19,03% y un VAN que arrojaba al cabo de 15 años de operación un resultado positivo superior a los 16 millones de pesos convertibles.

Presentación de la ecuación económica realizada período 1993/2001

En el ANEXO II se presenta la ecuación económica resultante de la realidad de la concesión.

De la comparación de las dos ecuaciones surgen las divergencias entre las previsiones originales y la realidad del negocio.

Observando los valores que figuran en el ANEXO I y el ANEXO II se aprecia que la empresa previó obtener hasta el año 2001 un Valor Actual Neto negativo superior a los 2 millones de pesos. Sin embargo, según la información proveniente de los estados contables de FMGU y ALL Mesopotámica, se obtuvo un VAN negativo superior a los 22 millones de pesos.

En el caso de la oferta original se esperaba una TIR de 7% real (para el período 1993 – 2001), sin embargo los déficits fueron de una magnitud tal que no permite el cálculo de la mencionada Tasa Interna de Retorno.

La negativa evolución del flujo de fondos generó en forma evidente la ruptura del *equilibrio* de la ecuación económica de la concesión.

3.1 Conclusiones del análisis de la ecuación económica realizada

? Déficits de caja para todos los períodos. Estos déficits sumados en forma directa para el período 1993/2001 alcanzan un valor superior a los 36 millones de pesos cubierto con los aportes de los accionistas del proyecto.

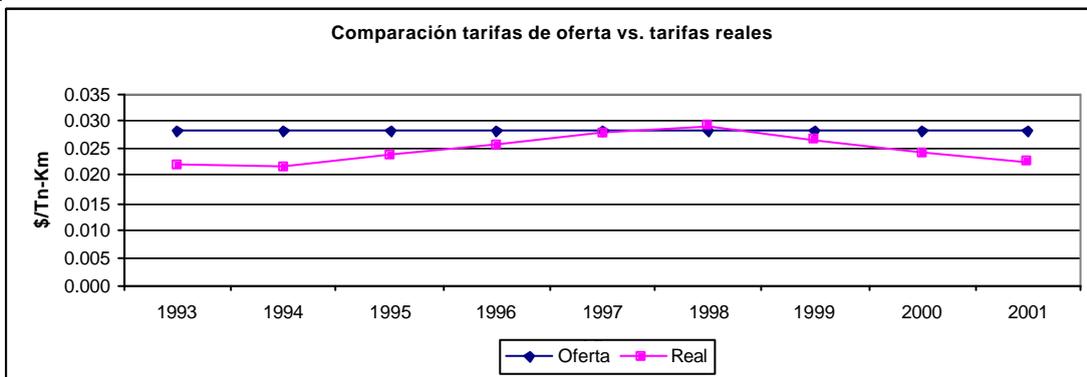
Causales de la *ruptura del equilibrio* de la ecuación económica

La *ruptura del equilibrio* de la ecuación económica tiene lugar al generarse divergencias entre los valores proyectados y los realizados de Ingresos, Costos Operativos e Inversiones

Ingresos:

Los ingresos de la concesión están relacionados con la tarifa cobrada y las toneladas transportadas.

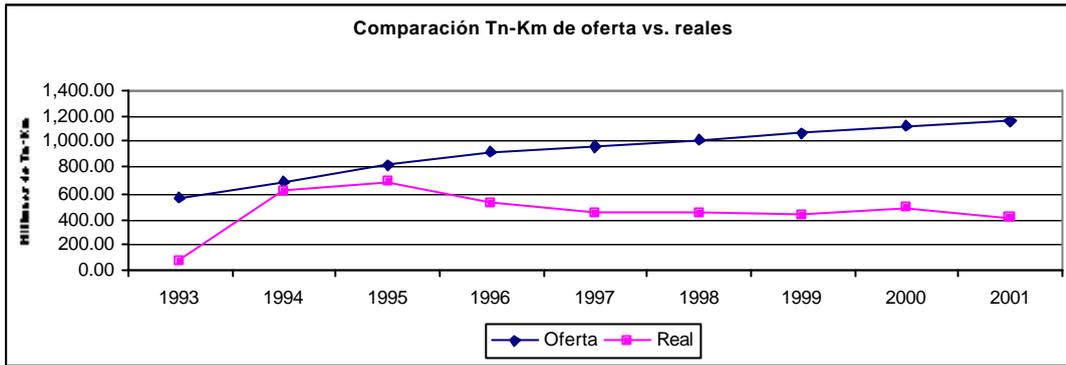
Las tarifas estuvieron prácticamente durante toda la concesión en valores menores a los previstos en la oferta.



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de la oferta y de los estados contables de la empresa.

La tarifa ferroviaria se ubicó para la mayoría de los años analizados por debajo de la proyectada. En términos generales las tarifas ferroviarias enfrentaron una fuerte competencia intermodal restándoles ingresos a las concesionarias.

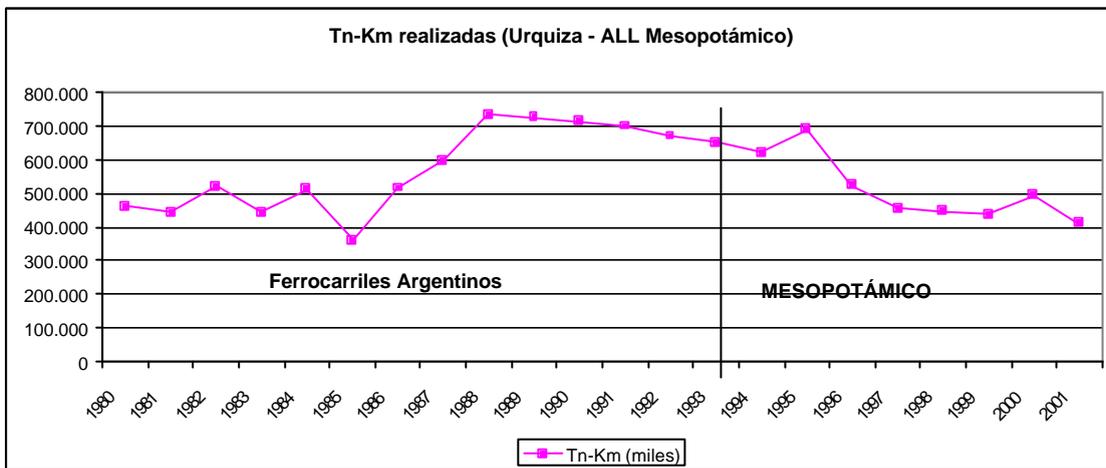
Las Tn-Km realizadas también se apartaron de las previsiones originales, y este apartamiento contribuyó en mayor medida que el apartamiento sufrido por las tarifas, a la generación de los déficits que enfrentó la empresa.



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de oferta y estados contables de la concesionaria.

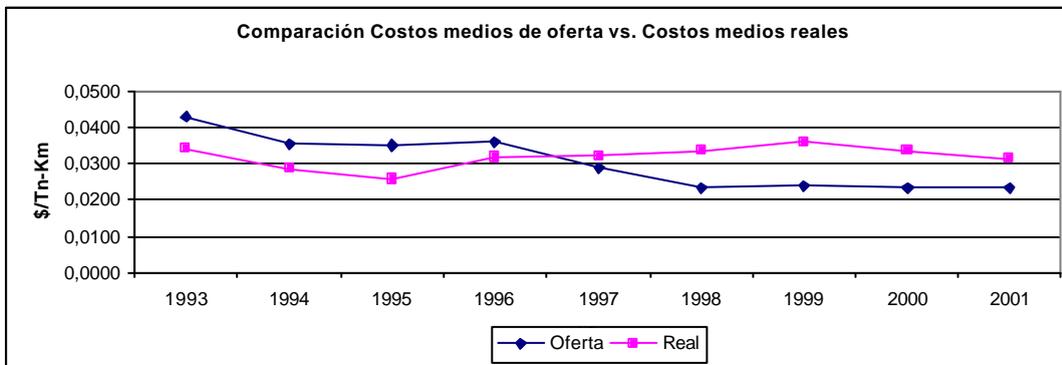
Analizando los volúmenes históricos de carga de este ferrocarril se aprecia en primer lugar el comportamiento errático de la senda temporal de las cargas y en segundo lugar se verifica que el ferrocarril no ha alcanzado en los últimos 20 años los volúmenes previstos en la oferta.

Fuente: Elaboración propia sobre la base de estadísticas de FA y CNRT



Costos operativos:

Los costos operativos están relacionados con el nivel de carga realizado. Los costos medios (Costo Operativo / Tn - Km) fueron, hasta el año 1996 menores que los proyectados y desde el año 1997 hasta el año 2001 mayores, según se desprende del siguiente gráfico.



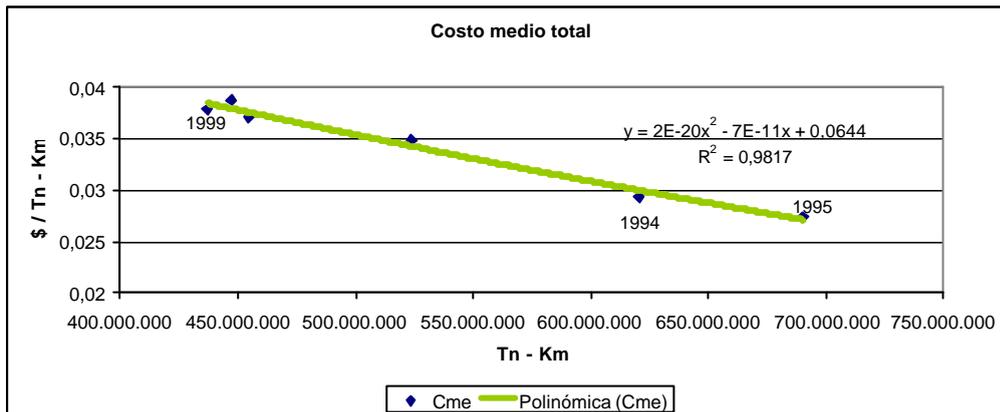
Fuente: Oferta de la empresa pág. 8026 y Estados Contables de FMGU/ALL Mesopotámica.

La concesión comenzó con niveles de costos por tn-km menores a los previstos en la oferta manteniéndose en un nivel relativamente estable. De todas formas aún con un nivel de costo

medio menor al previsto la empresa generó déficits de caja debido a las menores tarifas y sobre todo a las menores cargas transportadas. A partir del año 1997 los costos medios superan a los proyectados, no porque la empresa haya incurrido en costos mayores, sino porque las proyecciones preveían una disminución en su nivel.

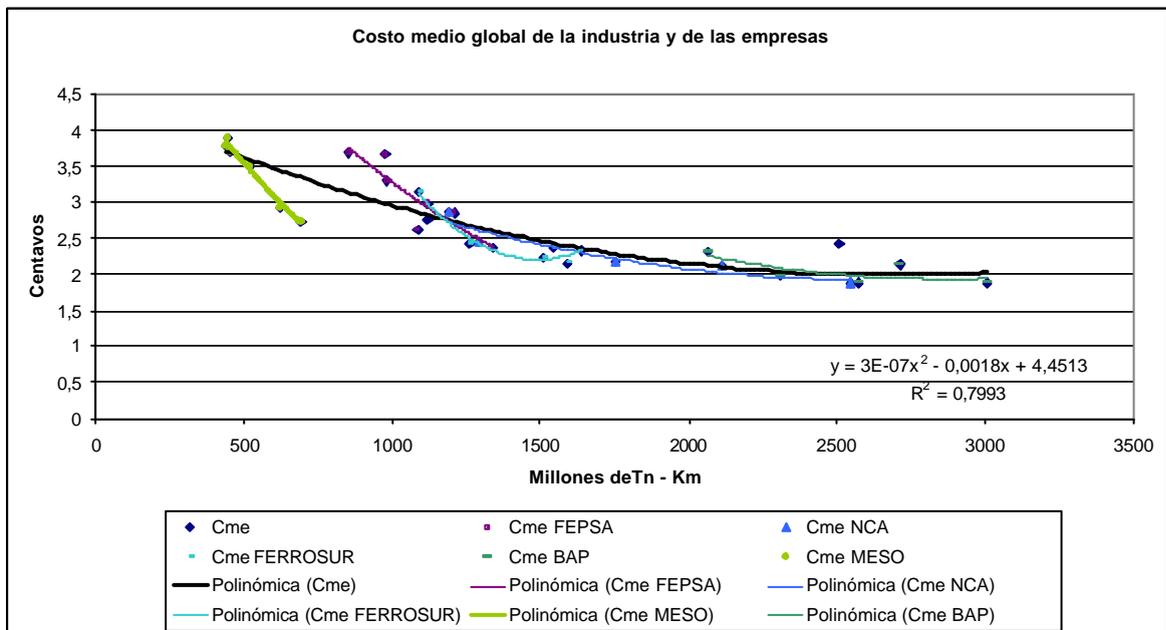
El gráfico siguiente muestra una relación entre los costos medios incurridos por Mesopotámico en cada período contable con las toneladas – kilómetro realizadas durante los mismos períodos. La curva graficada ajusta los valores y determina una curva decreciente de costos medios de la empresa. Algunos de los puntos han sido identificados con el año para el cual se obtuvo el registro.

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Estados Contables de Mesopotámico.



La curva graficada se comporta según lo teóricamente esperado, es decir una curva con pendiente negativa y decreciente.

Analizando los costos medios de la industria y los de cada uno de los ferrocarriles concesionados obtenemos el mismo tipo de gráfico:



Fuente: Elaboración propia en base a estados contables de las concesionarias.

En el gráfico se aprecia en color negro la curva de costos medios de la industria. En color verde (en el extremo izquierdo del gráfico) se reproduce la curva de costos medios de Mesopotámico.

La curva se ubica mayoritariamente por debajo de la curva promedio de la industria, indicando su relativa eficiencia respecto de las otras empresas, sin embargo se aprecia el escaso volumen de carga transportada, que le impide a esta concesión sacar ventaja de sus reducidos costos de operación.

Inversiones:

El nivel de inversiones realizadas se situó por debajo de lo previsto en la oferta.

Analizando el flujo de fondos de la oferta respecto del realizado (Anexo I y Anexo II) se aprecia que el nivel de inversiones fue menor en términos nominales, pero medido el nivel de inversiones con relación al margen operativo se aprecia un esfuerzo de inversión relativo mayor a lo previsto en la oferta:

Relación de oferta (promedio 1993-2001): **Inversiones/Margen operativo = 95%**

Relación realizada (promedio 1991-2001): **Inversiones/Margen operativo = 158%**

Conclusiones

El desarrollo de la concesión mostró menores ingresos que los previstos debido al efecto conjunto de menores volúmenes transportados y de menores tarifas de mercado. Las causas obedecen a múltiples razones, entre ellas una sobreestimación de la demanda de carga, una tarifa ferroviaria menor que la prevista al momento de realizar la oferta, producto de la mayor competencia del autotransporte de carga.

Respecto de los costos operativos la evidencia indica que la empresa trabaja con valores inferiores al promedio de la industria ferroviaria nacional y que dado los pequeños volúmenes de carga movilizados, la concesión no puede sacar ventajas de esta situación.

Los menores ingresos, producto de los efectos analizados, impidió que la concesión generara recursos propios para enfrentar el plan de inversiones original, teniendo que recurrir a endeudamiento por medio de instrumentos financieros y a aportes de fondos adicionales a los previstos por parte del accionista principal para realizar las inversiones que finalmente se volcaron al sistema.

Por lo tanto estos efectos combinados provocaron que la concesión fuera deficitaria.

Sin perjuicio de lo mencionado y dado el alcance material de este informe, no se abre ningún juicio de valor sobre los distintos reclamos presentados por el concesionario a la fecha de emisión del presente.

Período 2002 – 2003

A partir del año 2002 sobreviene la Emergencia Pública declarada por la Ley 25.561. La finalización del régimen cambiario conocido como la Convertibilidad, generó una fuerte devaluación de la moneda nacional y un crecimiento del nivel general de precios.

En el caso de ALL Mesopotámica SA, la emergencia generó la profundización de los problemas económicos que arrastraba esta concesión.

Por un lado aumentó la carga de la deuda financiera mantenida en moneda extranjera para el financiamiento del plan de inversiones, por otro lado aumentaron los costos operativos debido al incremento de precios en moneda nacional de los insumos extranjeros y de aquellos insumos nacionales cuyos precios fluctúan siguiendo la cotización de la moneda extranjera.

Sin embargo el incremento en el nivel tarifario como consecuencia del proceso inflacionario, palió parcialmente los efectos negativos de la mencionada Emergencia Pública.

Pasivos en moneda extranjera

Puntualmente esta concesión registra en sus últimos estados contables, pasivos mantenidos en moneda extranjera por más de U\$D 0.5 millones.

El último estado contable presentado por ALL Mesopotámico SA a ésta Comisión corresponde al período contable con fecha de cierre del 31 de diciembre de 2001.

Costos Operativos

Como consecuencia también de la Emergencia Pública un alto porcentaje de insumos utilizados en la reparación y el mantenimiento de elementos de vías y material rodante incrementaron sus precios en términos de moneda nacional, ya que estos son de origen importado. En este sentido debe destacarse el incremento del combustible, principal insumo de la compañía con un 34% de incidencia en los costos. Desde Diciembre 2001 hasta la fecha el costo del combustible, según la empresa, se ha incrementado un 258%.

Incrementos tarifarios

El proceso inflacionario que se dio en la economía del país como consecuencia de la Emergencia Pública posibilitó un incremento en el nivel tarifario de la concesión del 133% para el año 2002 respecto del promedio tarifario del período 1994-2001 (fuente CNRT).

Conclusiones

La Emergencia Pública declarada por la Ley 25.561 generó una profundización de los problemas económicos que arrastraba la concesión.

Esta misma Ley posibilitó la instancia renegociadora del contrato de concesión, que conjuntamente con el incremento tarifario posible como consecuencia del proceso inflacionario experimentado por la economía del país, han permitido la continuación de la prestación del servicio mientras se reformula el contrato de concesión.

Período 2002 – 2021

Como consecuencia del proceso renegociador que lleva a cabo esta Comisión, la situación económica de la concesión requiere modificarse para posibilitar la continuidad de las operaciones de la empresa.

Los detalles de la nueva ecuación económica se pueden visualizar en los ANEXO III - ANEXO IV y según se desprende del informe técnico, la misma se regirá por las siguientes premisas:

Generales:

- ? **Se renegocia el contrato de concesión con vigencia a partir de 2003.**
- ? El cálculo se realiza en moneda constante (Enero 2003)

Ingresos:

- ? Los ingresos crecen a una tasa del 7% en el año 2003, 2% en el 2004 - 2005, 1% en el 2006 – 2023.

Costos:

- ? Se considera el pago del 30% del Canon definido en el acta Acuerdo a la ANSES.

Inversiones:

- ? El restante 70% del Canon será destinado a Inversiones. De esta manera las inversiones a realizar por ALL Mesopotámica SA totalizan un 8,7% de los ingresos por flete ferroviario de la concesionaria.

? El flujo de inversiones, en suma directa, para los próximos 20 años será superior a \$61 millones.

Otros:

? Se modifica la cifra de la Garantía de Cumplimiento de Contrato, estableciéndose en \$2.247.000

Resultado:

? La TIR del Proyecto para el período 1993- 2023 resulta en 5,82%.

Conclusiones Generales:

En función de los distintos elementos expuestos y teniendo en cuenta que:

- ? La concesión ha sufrido una importante alteración en el equilibrio de su ecuación económica.
- ? Se han determinado los efectos de la Emergencia Pública que han profundizado los inconvenientes de la Concesión.
- ? Se meritúan como razonables las premisas de negocio que hacen viable la continuidad en la prestación de los servicios.

Se propone la readecuación contractual de la Concesión en todas las variables de negocio mencionadas a fin de que esto permita la adecuada operación y sustentabilidad del negocio a futuro.

1.7. Reuniones con las empresas concesionarias

Complementariamente al análisis interno de la documentación, en el transcurso del cuarto trimestre del año se efectuó un activo intercambio de información con el CONCESIONARIO a fin de aclarar, de ambas partes, puntos de enfoque e interpretación de los diversos temas. A partir de diciembre de 2003 se realizaron dos rondas de reuniones.

Durante la primera ronda de reuniones se analizó la información enviada por las empresas, se discutieron temas relativos a los costos proyectados y la metodología para su determinación, así como innovaciones en el marco normativo que afectan el servicio de transporte ferroviario de carga.

Asimismo, durante este período se propuso arribar a consensos que posibilitaran establecer acuerdos, focalizados sobre determinadas materias involucradas en la negociación, iniciativa en la que manifestó la voluntad de las partes en arribar a instancias superadoras.

En la segunda ronda de reuniones se buscó conciliar posiciones respecto a las bases y términos a contener en la Carta de Entendimiento, y contemplar los temas fundamentales a resolver dentro del Acuerdo de Renegociación Integral. A tal efecto se procedió a efectuar un análisis comparativo avanzado de la situación actual del contrato y de la propuesta. Producto de este intercambio quedaron establecidas: a) Pautas para la Renegociación, b) Agenda de temas a discutir, y c) Cronograma de la renegociación.

Con fecha noviembre de 2003 las autoridades de la UNIREN entregaron a la empresa, en una reunión convocada al efecto la grilla con los elementos destacables de la Renegociación; la situación actual y las expectativas del Concedente en cada ítem. De esta forma, y en sucesivas reuniones donde se esclarecieron y ampliaron los temas destacables; se fijaron en forma precisa los lineamientos centrales propuestos por la UNIREN a las empresas concesionarias para enmarcar y desarrollar el proceso de renegociación; a saber:

TEMA	SEGÚN CONTRATO	PROPUESTA DE RENEGOCIACION	RAZONES
PLAN FEDERAL DE CONTROL DE	No contemplado	Inversión por parte del ESTADO NACIONAL en	Mejorar la infraestructura

INUNDACIONES		recuperar la infraestructura. (Si corresponde)	ferroviaria
REDEFINICION DE LA RED	Conforme Oferta	Clasificación proyectada. Concluidas las obras del plan de Recuperación de vías.	Revitalizar el transporte
NORMAS MANT. Y SEG.	Según Normas de F.A.	Según Normas U.I.C.	Racionalizar los planes de mantenimiento
INVERSIONES	Plan de Inversiones Comprometido en la Oferta	Inversiones de la Concesionaria equivalente a un porcentaje de sus ingresos anuales. Se establece un monto mínimo obligatorio	Brindar flexibilidad al contrato
REFUERZOS DE INVERSION	No contemplado	Colaterales, el 50% del monto percibido neto de impuestos. Canon, el 70% del porcentaje de los ingresos anuales. Aportes del Estado Nacional	Reforzar las inversiones en infraestructura
CANON	Fijo conforme Oferta Pago Mensual	El monto se establece equivalente a un porcentaje de los ingresos anuales. El 70% a Inversión y el 30% al ANSES	Brindar flexibilidad al contrato
COLATERALES	No se considera	Se permite suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles. Se faculta realizar convenios con los municipios, comunas u otros terceros	Reforzar los ingresos de las concesionarias
PEAJES	Monto diferencial, conforme Oferta para el servicio de pasajeros	Se eliminan los peajes para trenes de pasajeros	Facilitar la operación de los trenes
PASAJEROS-3ros operadores	Se admite. Se abona un monto de peaje fijo conforme oferta	Admitido con condiciones a ser fijadas por la Secretaría de Transporte	Restablecer servicios de pasajeros interurbanos
CARGAS-3ros operadores	No contemplado	Se admiten terceros operadores, con peaje regulado por Secretaría de Transporte	Promover mayor competencia
RECLAMOS AMBAS PARTES	Conforme Oferta, en el ámbito de la Autoridad de Aplicación	Los reclamos por hechos anteriores al 31/12/2003 deben resolverse en el ámbito de la Autoridad de Aplicación	Solucionar conflictos pendientes
LIMITE SUP. TARIFARIO	Existe. Conforme Oferta	Se elimina por existir competencia en el mercado	Eliminar un elemento distorsivo para el funcionamiento de las empresas
CONTABILIDAD REGULATORIA	No se considera	Establecer criterios para la valuación y registración. Propuesta a ser aprobada por la Autoridad de Aplicación	Facilitar el proceso de auditoría
ACTUALIZACION DE INVENTARIOS	Conforme oferta	Participación del ONABE. A definir por la Autoridad de	Promover la puesta en valor

		Aplicación	
LIMITES DE LA CONCESION	Existe conforme oferta	Se define plazo de 180 días a partir de la firma del Acta Acuerdo	Establecer un marco operativo
DIRECTORES DEL P.E.N.	Funciones conforme oferta	Metodología operativa. A definir por la Autoridad de Aplicación	Fortalecer la acción operativa
FONDO FIDUCIARIO	No contemplado	Se promueve su creación. A definir por la Autoridad de Aplicación	Facilitar financiamiento para obras de infraestructura

1.8. Conclusiones a las que arriba el Equipo Técnico

1- REDEFINICION DE LA RED

SITUACION ACTUAL (S. A.): La importancia de los diferentes tramos de la red se encuentra definida en la OFERTA del Concesionario y, en consecuencia, forma parte del contrato.

SITUACION PROPUESTA (S. P.): De acuerdo a los requerimientos de circulación de las proyecciones efectuadas, se definirán cuatro categorías:

Red Primaria de Cargas con Pasajeros Interurbanos (RP PI)

Importante densidad de trenes de carga mas la circulación de servicios de pasajeros interurbanos principales o de gran recorrido.

Red Primaria de Cargas Exclusiva (RP)

Importante densidad de trenes de carga sin el agregado de trenes interurbanos de pasajeros principales. Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada.

Red Secundaria de Cargas (RS)

Nivel regular de circulación de trenes de carga, opera como alimentador de la red primaria.

Red sin Operación o a la Demanda (SO)

Circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.

NOTA: No modificaría el Contrato.

2- INVERSIONES

S. A.: El Concesionario invierte conforme a un plan de obras presentado en su OFERTA y, en consecuencia, incluido en el Contrato.

El Estado Concedente controla el cumplimiento.

S. P.: El Estado Concedente y el Concesionario establecerían por consenso un Plan de Inversiones en el cual ambas partes invierten en INFRAESTRUCTURA DE VIA.

El Concesionario invertiría en material rodante en función del crecimiento de la actividad y de los fondos disponibles previo acuerdo con el Estado Nacional.

NOTA: No modificaría el Contrato.

3- MANTENIMIENTO DEL SISTEMA

S. A.: El Concesionario efectúa el mantenimiento del sistema otorgado en concesión y el Estado controla el cumplimiento.

S. P.: El Concesionario efectuaría el mantenimiento bajo pautas o normas actualizadas respecto del Contrato Original y el Estado controlaría el cumplimiento.

NOTA.: No modificaría la esencia del Contrato pero sí incorporaría nuevos contenidos sobre reglamentaciones y normas de mantenimiento y el control del cumplimiento.

4- CANON

S. A.: Monto fijo anual. El Estado controla el cumplimiento.

S. P.: Se fijaría un porcentaje sobre el monto que el Concesionario facture en concepto de flete ferroviario (aprox. 2 %). El 70% se incorpora al FFFSFI (30% para el ANSES por ley).

NOTA: Modificaría el Contrato.

5- USO DE VIA POR TERCEROS OPERADORES

S. A.: La circulación en las redes concesionadas está bajo el control de cada concesionario dentro de las normas y reglamentaciones establecidas por contrato. Terceros operadores podrían circular acordando con el Concesionario el precio del derecho de uso de vía. Cada Concesionario posee la exclusividad de la venta de servicios de transporte con origen en la red bajo concesión.

S. P.: Libre circulación en los sistemas bajo concesión de terceros operadores - concesionarios o no - de pasajeros y cargas conforme a normas a establecer por el Estado Nacional. Se incorpora lo recaudado en concepto de peajes o derechos de uso de vía al FFFSFI.

S. L.: Modifica el Contrato.

6- TERCEROS OPERADORES DE CARGAS

S. A.: Por omisión en el contrato podrían realizar tráficos terceros operadores en relaciones de transporte que no tengan origen sobre la red de cada concesión.

S. P.: El Estado Nacional autorizará, mediante las condiciones que el mismo establezca, la circulación de terceros operadores que puedan tomar carga dentro de redes concesionadas. Los montos a definir en concepto de peaje o uso de vía ingresarán al FFFSFI

S. L.: Modifica el Contrato.

7- TRENES DE PASAJEROS

S. A.: Se permite la circulación de trenes de pasajeros sujetos a condiciones de Contrato.

S. P.: Se permite la circulación de trenes de pasajeros en la situación actual sin ningún tipo de restricción hasta tanto el Estado resuelva la mecánica a implementar para la circulación por la red. Lo recaudado se incorpora al FFFSFI.

S. L.: Modifica el Contrato.

8- PLAZO DE LA CONCESION

S. A.: El plazo de la concesión se fijó en 30 años con opción a 10 más.

S. P.: El plazo de la concesión se fijará en 30 años con opción a 10 más.

S. L.: No modifica el Contrato.

9- COLATERALES

S. A.: No se contemplan en el Contrato original.

S. P.: Se autoriza explotación al Concesionario de colaterales incorporando en el caso de que no sea una actividad propia de la concesión un porcentaje a definir de lo recaudado al FFFSFI.

S. L.: Modifica al Contrato.

10- PENALIDADES

S. A.: El Estado controla al Concesionario y aplica sanciones en función de incumplimientos establecidos en el contrato.

S. P.: El Estado controla al Concesionario, pero con una revisión del sistema actual en virtud de problemas con el cobro de las multas. A la firma del acuerdo el Concesionario deberá saldar deudas pendientes.

S. L.: No modifica sustancialmente el Contrato. Se introducen cambios en la reglamentación.

11- TARIFAS

S. A.: El contrato establece un límite superior tarifario de acuerdo a lo ofertado por el concesionario.

S. P.: Se elimina el límite superior tarifario.

S. L.: Modifica el contrato.

12- LIMITES DE LA CONCESION

S. A.: Los límites de la concesión quedaron establecidos en el contrato pero aún existen algunos conflictos no resueltos.

S. P.: Se resuelve el tema de límites con cada concesionario, haciéndose cargo el ONABE tome efectiva posesión de los predios extra límites de cada concesión.

S. L.: No modifica el Contrato.

13- CONTABILIDAD REGULATORIA

S. A.: No está contemplada en los contratos en vigencia.

S. P.: Los Concesionarios incorporarán Sistema Contable que permita individualizar centros de costos y gastos por conceptos; implementando Plan de Cuentas que exponga con suficiente apertura los ingresos y egresos de la Concesión, permitiendo la comparación entre las distintas concesiones mediante la homogeneidad de los índices o parámetros que se establezcan.

S. L.: Modifica el Contrato.

14- SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD BASADO EN NORMA ISO

S. A.: No está contemplada en los contratos en vigencia.

S. P.: Las concesionarias implementarán un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) basado en la Norma ISO 9001/2000.

La implementación del Sistema de Gestión de Calidad estará limitada al CONTRATO y será de aplicación para todos los procesos en los que esté involucrada la CONCESIONARIA.

El Sistema de Gestión de Calidad deberá ser certificado por un Organismo de Certificación reconocido. Dicha certificación podrá realizarse por etapas, debiendo completar todos los procesos involucrados en un plazo de doce (12) meses a partir de la firma de la presente.

A fin de alcanzar los objetivos establecidos se delinearán las cláusulas que darán forma a la Carta de Entendimiento.

1.9 Conformación de la CARTA DE ENTENDIMIENTO

1- CONCEDENTE define reglamentación operativa destinada al control y regulación de trenes en la red bajo concesión propendiendo a modernización y actualización tecnológica en los sistemas de comunicación; incorporando desarrollos nacionales.

2- Recategorización de la Red en función a la densidad de circulación de la carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros a fin de evaluar prioridades de inversión y establecer niveles de mantenimiento.

3- Actualización del estado del Sistema Ferroviario concesionado en base a información elaborada por el CONCESIONARIO en carácter de declaración jurada.

4- El CONCESIONARIO presenta para su aprobación Plan Quinquenal de Inversiones comprometiéndose un porcentaje de su facturación por flete ferroviario (monto similar a propuesta año 2003) con detalle de Plan Anual e informa, con carácter de declaración jurada, realización de ejercicio económico anterior. Integración al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano (FFFSFI) del monto comprometido no ejecutado.

Se establece monto mínimo de inversión anual obligatorio (monto similar a propuesta año 2003).

Durante los años 2004 y 2005 el CONCESIONARIO podrá licitar obras pagaderas con fondos del CONCEDENTE con la reglamentación y previa autorización de éste.

5- El CONCESIONARIO presenta a aprobación Plan Anual de Mantenimiento con fondos propios.

6- NORMAS DE MANTENIMIENTO: Se elaborarán nuevas normas tendientes al mejorar seguridad y transitabilidad. Se fija la potestad del CONCEDENTE para incorporarlas.

7- CANON: 3% sobre facturación total del CONCESIONARIO; ahora destinado a inversiones.

8- TERCER OPERADOR DE CARGAS: Se incorpora la figura del Tercer Operador - que tome o deje carga dentro de la concesión- en caso de demanda insatisfecha.

9- Ratificación del Servicio de Transporte de Pasajeros con pautas establecidas por CONCEDENTE. Peaje, de existir, destinado al FFFSFI.

10- Autorizar al CONCESIONARIO a efectuar contratos por nuevas EXPLOTACIONES COLATERALES destinando al FFFSFI el 50 % de lo producido por éstas.

11- El CONCESIONARIO instrumentará un sistema de CONTABILIDAD REGULATORIA conforme especificaciones del CONCEDENTE.

12- El CONCESIONARIO instrumentará un sistema de GESTION DE CALIDAD basado en Normas ISO 9001/2000.

13- RECLAMOS MUTUOS: Se fijar pautas de pertinencia de las inversiones efectivamente efectuadas, instruyendo a que en el término de 180 días se defina saldo resultante; a reinvertirse a lo largo del término de la Concesión en caso de existir montos a favor del CONCEDENTE.

14- CONCESIONARIO presenta en el término de 180 días inventario de bienes concesionados y plan de preservación según pautas fijadas por el CONCEDENTE.

15- Revisión contractual cada 3 años.

2. DE LOS CRITERIOS GENERALES TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

2.1 Criterios del artículo 9° de la Ley 25561

El impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos

La calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente

El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios

La seguridad de los sistemas comprendidos

La rentabilidad de las empresas

2..2. Condiciones para la renegociación

La UNIREN al diseñar su estrategia negociadora ha contemplado que el ESTADO NACIONAL, en tanto Poder Concedente, tiene la misión primordial velar por el bien común. En ese sentido, no resulta ajeno al proceso de negociación de los servicios públicos que desarrolla la UNIREN, contemplar el grado de conflicto social que existe en diversos ámbitos de la sociedad, producto de la situación de grave crisis que atravesara nuestro País.

Al respecto, cabe considerar que en el proceso de recuperación que evidencia la situación económica determina condiciones que tornan factible avanzar en un acuerdo de negociación que cubra razonablemente las expectativas de las empresas prestatarias, y que simultáneamente, implique proteger los intereses y expectativas de los usuarios presentes y futuros del servicio.

Actualmente existe una base para la renegociación a partir que las principales variables macroeconómicas se encuentran estabilizadas, se sustenta el crecimiento de la economía en general y de los servicios públicos en particular.

Esto, permite avanzar en los esfuerzos necesarios para arribar a un acuerdo de negociación, como también brinda un marco favorable a las empresas para acordar condiciones realistas para los servicios públicos en la Argentina en el presente y en el futuro.

La recuperación de la estabilidad macroeconómica de la Argentina permite la proyección a futuro de las variables económicas que se deben considerar en el cálculo tarifario y en el desarrollo de un adecuado modelo de servicios públicos. Argentina tiene ahora un horizonte más claro y está en mejores condiciones de renegociar las condiciones futuras de los de servicios públicos.

La Ley 25.561 establece medidas para atravesar la emergencia económica y autoriza al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de obras y servicios públicos fijando parámetros a tener en cuenta para la negociación. En ese sentido, la UNIREN lleva adelante su misión con miras a arribar a un pronto acuerdo con las empresas privatizadas asumiendo la responsabilidad indelegable de garantizar la prestación de los servicios públicos a la población.

Ahora bien, en el proceso de renegociación contractual existen dos partes y precisamente para arribar a un acuerdo es necesario la voluntad de ambas partes. Renegociar implica para el Poder Concedente, una obligación de medios y no de resultados, en el sentido que debe realizar todos los esfuerzos que estén a su alcance para arribar a un entendimiento con las empresas privatizadas. El alcance de tal objetivo depende de la conjunción de los intereses y esfuerzos de ambas partes.

En la renegociación se observa que algunos sectores avanzan con más velocidad que otros. Incluso se observa que dentro del mismo sector existen empresas que son más propensas al diálogo y otras que muestran cierta reticencia a avanzar decididamente en la búsqueda de soluciones comunes.

En tal sentido, se ha diagramado la estrategia de negociación de manera tal de concentrar la totalidad de los argumentos y las propuestas de negociación a través de la UNIREN sin acudir a elementos de presión colocados fuera de la mesa de negociación. Se entiende que un principio básico de la fe negociadora que debe regir en este proceso pasa por hacer valer los argumentos que poseen las partes en la propia mesa de negociación, sin que tales tratativas se vean condicionadas por medidas impulsadas por fuera de la renegociación reconocer que la actual realidad argentina difiere en mucho de la situación que existía al

momento de efectuarse las privatizaciones, lo cual exige necesariamente grados de flexibilidad para alcanzar cualquier tipo de acuerdo; revisar el grado de cumplimiento de los contratos, única forma de tener información calificada sobre la situación de cada empresa respecto a los compromisos que asumiera; recuperar un ámbito de análisis compartido con las empresas, para favorecer un diálogo constructivo que permita avanzar en la negociación; recomponer la mutua confianza que debe guiar el proceso de acuerdos para una nueva etapa, sin ningún tipo de discriminaciones ni privilegios para ninguna empresa; retomar la voluntad de acuerdo negociador que debe primar para sentar los términos para la continuidad de los contratos, a partir de la buena fe contractual; reinstalar el espacio de la infraestructura de servicios públicos como un área de interés para las empresas que deseen asociarse con el futuro de nuestro país y quieran comprometerse con su comunidad; restablecer las condiciones que posibiliten asegurar las inversiones necesarias y garantizar la continuidad y seguridad de las prestaciones; readecuar los institutos y mecanismos de regulación contractual a efectos de posibilitar su consistencia respecto a la evolución de la economía y de la situación social de nuestro país;

Redefinir de común acuerdo términos aceptables y convenientes para ambas partes, contemplando los distintos intereses y expectativas, para alcanzar un nuevo esquema de equilibrio contractual que resulte sustentable en el tiempo.

2.3. Comentario sobre la actual Renegociación

Se destaca que el espíritu de la anterior renegociación era preservar las condiciones de operatividad de los sistemas y buscar un programa de inversiones que resultara sustentable dentro del marco del negocio sin producir incrementos tarifarios. Lo cual trajo aparejado el hecho de vincular la inversión con los resultados de explotación del negocio.

Dado lo incierto del panorama económico de ese momento, el tiempo de análisis de esa situación era de tres años; estimado suficiente para evaluar el desarrollo de la economía y el comportamiento de las empresas.

Hoy nos encontramos con empresas con un continuo crecimiento de la carga transportada y un panorama de seguridad de cobros.

En esta última renegociación; el Concedente ha hecho valer su rol de fijador de políticas de transporte y decidió restaurar el transporte de pasajeros interurbanos por ferrocarril, establecer la participación de terceros operadores y realizar inversiones en infraestructura y material rodante tal que permita el mantenimiento a futuro del sistema.

Es por ello que tomando de la anterior gestión de renegociación al vinculación entre la inversión y los resultados de explotación del negocio; la diferencia entre la anterior renegociación y la actual radica en que con las variables esbozadas en la primera ha sido factible lograr una proyección para todo el sistema a futuro permitiendo, de esta manera, que durante el transcurso de la concesión se aporten las inversiones originalmente comprometidas

2.4 Informe económico America Latina Logistica Mesopotámica S.A.

Al momento de elaborar la propuesta de carta de entendimiento del Estado Nación se tuvo muy en cuenta el análisis de ingresos y costos efectuado por esta Unidad.

Proyecciones de Ingresos y Costos

La información utilizada como base para estos informes fue la recopilada por la ex Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos durante los años 2002 y 2003, la UNIREN durante 2003 y 2004, los Balances Contables publicados por el CONCESIONARIO e información relevante del propio conocimiento del Equipo Técnico.

Este informe está relacionado con los anteriores preparados por el Equipo Técnico de la UNIREN.

Salvo indicación contraria, los importes se encuentran en miles de pesos.

Informe económico ALL MESOPOTÁMICO

Introducción

Los análisis económicos que respaldan la renegociación del contrato de esta concesión fueron iniciados durante la gestión de la ex Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos durante los años 2002 – 2003.

La Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos retomó los análisis oportunamente realizados por la ex Comisión e incorporó todos aquellos elementos novedosos que permitieron actualizar y tomar una mejor perspectiva sobre el rumbo operativo que tomaron las empresas concesionarias luego de la devaluación de la moneda argentina del año 2002 y los cambios que se desencadenaron en las condiciones generales de la economía nacional.

Nuevos elementos

Esta Unidad de Renegociación recibió información suplementaria a la oportunamente analizada. Por parte de las empresas se recibieron los Estados Contables correspondientes a los años 2003, 2004 y 2005. Por otra parte la CNRT remitió las estadísticas de carga, ingresos y tarifas medias de cada concesión correspondientes al año 2005.

Con la información receptada junto con los análisis realizados en el ámbito de esta UNIREN se procedió a formular un modelo que permita proyectar el comportamiento económico futuro de la concesión.

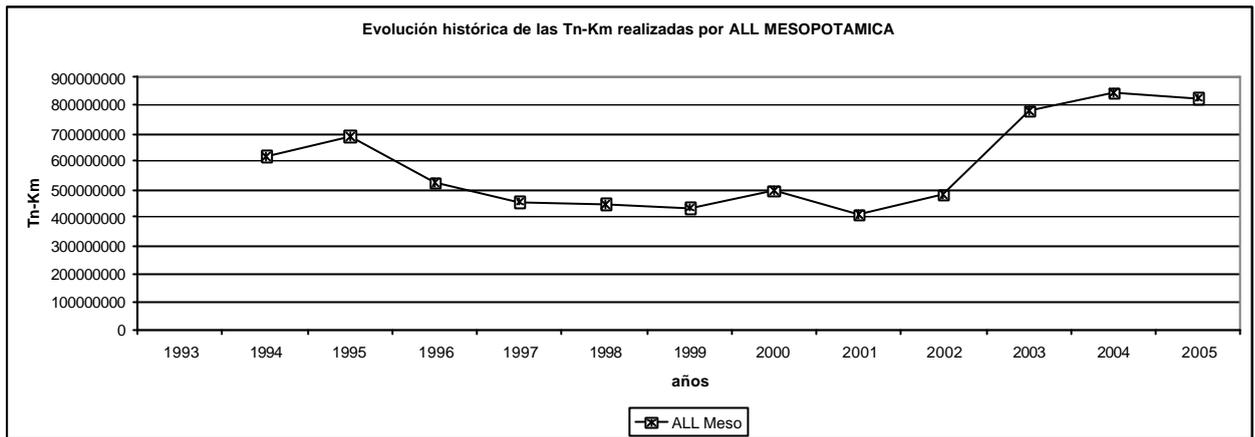
El modelo generado parte de considerar como dato dado, la facturación del último período disponible (2005), así como la carga transportada en ese último período. Con la información histórica con la que se cuenta sobre la concesión se generó una proyección de carga para el tiempo restante de concesión.

Con esta proyección se logró determinar los ingresos futuros junto con los costos operativos totales, para todo el período restante de concesión.

Las premisas tenidas en cuenta para la elaboración del modelo se enumeran a continuación:

? Carga Transportada:

Se comprueba que la carga transportada por el ferrocarril durante el período 2003 – 2005 ha sido la más elevada de la concesión, por lo tanto es posible que estos volúmenes estén en el límite de la capacidad operativa del ferrocarril. El siguiente gráfico muestra año a año la evolución de las Tn-Km realizadas:



Por lo tanto se aprecia que la empresa para mantener este nivel de cargas o para incrementarlo necesariamente deberá realizar inversiones propias que junto con las que realiza el Estado Nacional posibilitarán captar mayores volúmenes.

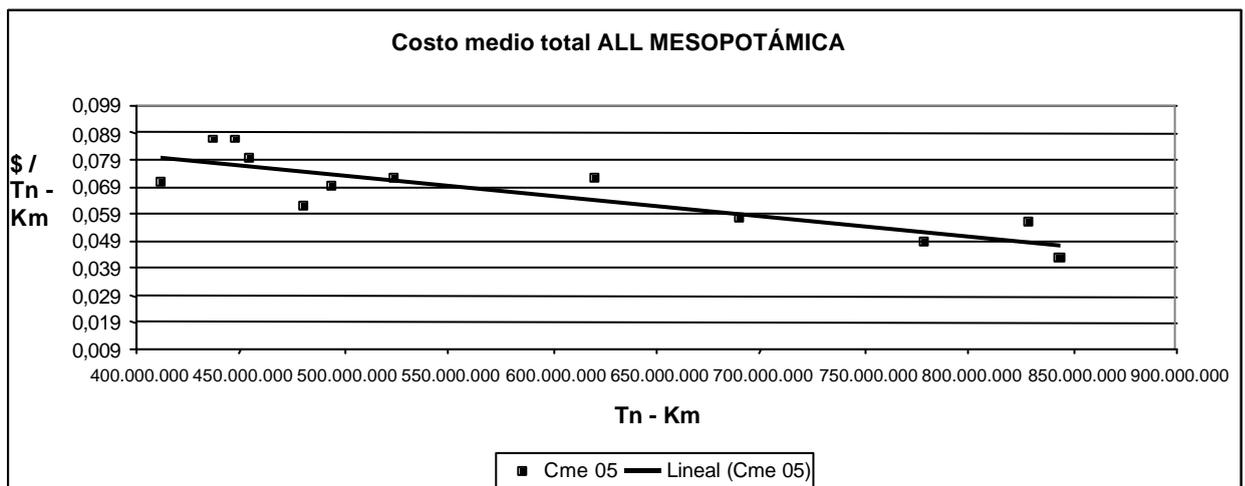
A partir de las Tn-Km realizada durante 2005 se supuso un incremento de las mismas en un 1% acumulativo anual.

? Costos operativos:

Una vez proyectadas las Tn- Km, se puede presuponer un comportamiento de los costos operativos de la concesión. Recordar que las inversiones surgen de un porcentaje de la facturación por lo tanto quedan fuera de este análisis.

Un análisis histórico de los costos medios expresados en moneda constante de 2005 muestra que estos se han comportado en forma decreciente tal como lo presupone la teoría económica. El modelo utilizado para proyectar considera que los costos medios futuros serán también decrecientes a medida que aumenten las Tn-Km realizadas.

El siguiente gráfico muestra el comportamiento de los costos medios de la concesión en moneda constante de 2005:



Fuente: elaboración propia en base a datos de los estados contables de la concesionaria.

El modelo genera un flujo de fondos en términos reales (en moneda de 1993) para el período 2006 – 2023. Con este flujo se completa la ecuación económica de la concesión (período 1993 – 2023) y se busca el porcentaje de inversión futura respecto de la facturación que genere una

TIR real, aceptada por las partes, que permita la sustentabilidad de largo plazo del servicio ferroviario ajustándose a las demandas de las autoridades políticas.

Conclusiones

La inclusión de los elementos de análisis a los que se hizo referencia anteriormente, permitió llegar a un acuerdo con la empresa. Los elementos incorporados mostraron que la empresa continuó incrementando cargas en el período 2002 – 2005 y mejorando los niveles de ingresos a causa de la recuperación de los mercados atendidos por la concesionaria.

Para el caso de la empresa América Latina Logística Mesopotámica SA se consignó un porcentaje de inversiones del 9,5% de la facturación anual, al cual se le agrega el 70% del monto de canon determinado en un 3% de la facturación total (el 30% restante se asigna a la ANSES) y una suma anual superior a los ochocientos mil pesos (\$ 851.765) resultante del ítem denominado Reclamos Mutuos (o 1,54% de la facturación, el que resulte mayor). De esta forma el porcentaje final de inversiones se eleva a un 13,14% de la facturación total.

Con este porcentaje de inversión la TIR real de la concesión hasta el año 2023 alcanza 4,18%.

Planillas de cálculo

I - Planilla del modelo de simulación UNIREN para ALL Mesopotámica SA.

	2005*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tn-Km (millones)	828,6 0	836,8 9	845,2 5	853,7 1	862,2 4	870,8 7	879,5 8	888,3 7	897,2 6	906,2 3	915,2 9	924,4 4	933,6 9	943,0 2	952,4 5	961,9 8	971,6 0	981,3 1	991,1 3
Tarifa (pesos)	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067	0,067
Ingresos (millones de pesos)	55,52	56,07	56,63	57,20	57,77	58,35	58,93	59,52	60,12	60,72	61,32	61,94	62,56	63,18	63,81	64,45	65,10	65,75	66,41
Cme (pesos)	0,059	0,057	0,055	0,053	0,051	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,049	0,048	0,047	0,046	0,046	0,045	0,043	0,041	0,039
Costo Total (millones de pesos)	48,89	47,70	46,49	45,25	43,97	43,54	43,98	44,42	44,86	45,31	44,85	44,37	43,88	43,38	43,81	43,29	41,78	40,23	38,65

*Año 2005 base para el cálculo han sido tomados de los Estados Contables de la Empresa.

II - Planilla de proyección (en millones de pesos), nueva ecuación económica, TIR real (deflactor = IPIM).

Rubro / Año	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2	
INGRESOS TOTALES NETOS	1,60	14,81	17,33	13,83	13,06	14,11	12,90	12,82	9,26	32,66	35,90	42,86	55,34	56,07	56,63	57,20	57,77	58,35	58,93	59,52	60,12	60,72	61,32	61,94	62,56	63,18	63,81	64,45	65,10	65,75	66	
COSTOS OPERATIVOS	-2,48	-17,63	-17,60	-16,58	-14,56	-15,14	-15,66	-16,64	-12,91	-23,12	-34,25	-33,75	-48,41	-47,70	-46,49	-45,25	-43,97	-43,54	-43,98	-44,42	-44,86	-45,31	-44,85	-44,37	-43,88	-43,38	-43,81	-43,29	-41,78	-40,23	-38	
INVERSIONES	-0,92	-2,51	-1,86	-1,51	-1,24	-2,63	-0,55	-2,82	-2,37	-2,38	-5,95	-7,58	-7,63	-7,37	-7,44	-7,52	-7,59	-7,67	-7,74	-7,82	-7,90	-7,98	-8,06	-8,14	-8,22	-8,30	-8,39	-8,47	-8,55	-8,64	-8	
CANON ANSES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,50	-0,51	-0,51	-0,52	-0,53	-0,53	-0,54	-0,54	-0,55	-0,55	-0,56	-0,56	-0,57	-0,57	-0,58	-0,59	-0,59	0	
COSTOS PREOPERATIVOS	0,00	0,00	-0,15	-3,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	
VAR. CAPITAL DE TRABAJO	1,63	-2,21	0,65	-0,25	0,96	0,24	-0,50	-5,03	2,37	0,69	2,74	-3,09	2,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	
DIF. PREVISIONES - EROGACIONES	0,00	0,00	0,72	1,37	0,52	-1,87	0,05	1,01	-0,13	0,00	0,91	-1,74	0,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	
OTROS INGRESOS Y EGRESOS	0,00	0,03	0,23	-0,29	-0,06	0,52	0,03	0,24	0,04	0,68	0,20	-0,48	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	0,00	0,00	0,00	1,90	0,00	0,00	-1,05	0,00	1,76	-1,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	
IMPUESTO GANANCIAS	-0,04	-0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	
REL INV/INGRESOS	58%	17%	11%	11%	9%	19%	4%	22%	26%	7%	17%	18%	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	1
FLUJO DE FONDOS NETO	-0,21	-7,58	-0,67	-4,88	-1,32	-4,76	-5,01	-10,42	-1,98	6,63	-0,45	-3,78	3,14	0,50	2,19	3,92	5,68	6,61	6,68	6,75	6,81	6,88	7,87	8,87	9,89	10,93	11,04	12,11	14,18	16,28	18	
FLUJO DE FONDOS \$ CONSTANTES	-0,21	-7,53	-0,62	-4,34	-1,17	-4,37	-4,78	-9,56	-1,86	3,52	-0,20	-1,70	1,41	0,22	0,99	1,76	2,56	2,98	3,01	3,04	3,07	3,10	3,54	3,99	4,45	4,92	4,97	5,45	6,38	7,33	8	
VAN (10%) 1993 - 2023	\$ -12,50																															
TIR 1993 - 2023	4,18%																															

3. CONTENIDO DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO; SU EXPLICACION

3.1 Contenidos Básicos del Acta Acuerdo de Renegociación Integral

Como se señaló previamente, la Carta de Entendimiento constituye un primer documento de consenso sobre los puntos principales del futuro acuerdo. Ese documento está sujeto a distintas instancias de revisión y control previo para su aprobación. Dado que constituye la base del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, en este punto se establecen los elementos básicos que definen el alcance del ACTA ACUERDO:

- ? Renegociación integral del Contrato
- ? Determinación de las condiciones jurídicas, económico- financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el período de transición y una vez finalizado el mismo.
- ? Incorporación de las Bases establecidas por la Secretaría de Transporte.
- ? Estipulación de los efectos inmediatos de la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral y de las instancias y actividades a ejecutar.

3.2 Tipo y carácter del Acuerdo

El Acta Acuerdo a celebrarse tendrá el carácter de Acuerdo de Renegociación Integral

3.3 Condiciones para la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación

Son condiciones habitantes de la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL:

- a) El cumplimiento de los procedimientos previstos en las Leyes N° 25.561;25.790;25.820;25.972 y 26.077 y su norma complementaria el Decreto N° 311/03.
- b) La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados previstos en la cláusula diecinueve.
- c) La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados en donde conste que el CONCESIONARIO renuncia expresamente al derecho de oponer prescripción con relación a toda multa, sanción económica y restituciones a usuarios que resulte objeto del derecho de diferimiento de pago previsto en la cláusula 18.

3.4 Renuncia de acciones del Concesionario y accionistas

El CONCESIONARIO renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundados en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas y a evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudiera formular cualquiera de sus accionistas.

El CONCESIONARIO deberá presentar los instrumentos debidamente certificados en los que conste su expresa renuncia, en los términos establecidos en el párrafo anterior, como también a obtener similares instrumentos de renuncia de parte de todos sus accionistas.

El incumplimiento de El CONCESIONARIO o de sus accionistas respecto a la presentación de los instrumentos de renuncia, obstará a la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL.

Si El CONCESIONARIO hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinados accionistas reparos para presentar sus respectivas renunciaciones, dicha renuencia deberá ser subsanada por El CONCESIONARIO en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL, mediando

- a) Constancias presentadas por El CONCESIONARIO respecto a haber efectuado las gestiones orientadas a obtener las renunciaciones de tales accionistas en los términos planteados y;
- b) Compromiso de El CONCESIONARIO de mantener indemne a EL CONCEDENTE y a los usuarios del servicio, de todo reclamo o demanda que pudiera presentar el accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista, en los términos referidos en el párrafo anterior.

En el supuesto que aún mediando las referidas renunciaciones, se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda de parte de El CONCESIONARIO o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre la CONCESION, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, EL CONCEDENTE estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

En caso que ello no ocurriera, EL CONCEDENTE estará habilitado para rescindir LA HABILITACIÓN DE LA CONCESION sin que genere ningún derecho de reclamo o reparación por parte de El CONCESIONARIO o de sus accionistas

En el hipotético caso que un accionista de El CONCESIONARIO obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por El CONCESIONARIO, aún cuando EL CONCEDENTE rescindiera LA HABILITACIÓN DE LA CONCESION y sin que ello diera derecho a El CONCESIONARIO para efectuar reclamo alguno de compensación a EL CONCEDENTE. Los costos que deba asumir El CONCESIONARIO en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio"

3.5 Otros temas contractuales

Los temas enunciados a continuación serán objeto de análisis y tratamiento en el procedimiento de audiencia pública previsto en la cláusula diecisiete a fin de evaluar la necesidad de adaptación, modificación o incorporación de los mismos.

La Carta de Entendimiento en su primera parte fija los antecedentes y consideraciones sobre los que se sustenta.

A saber:

1. Por Decreto N° 666/89, de fecha 1 de septiembre de 1989, se llamó a licitación pública internacional para la concesión de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondientes a la red Ferroviaria Nacional integrada por la Línea General San Martín y integrada por la Línea General San Martín y remanente de la Línea General Urquiza, con excepción del tramo urbano electrificado Federico Lacroze-General Lemos.
2. Que mediante Resolución MEYOSP N° 78 del 13 de enero de 1993 se declaró adjudicatario al consorcio Ferrocarril Mesopotámico, conformado por las empresas IMPSA S.A.C.I.y F – ALESIA S.A. – OLMATIC S.A. y PETERSEN, THIELE Y CRUZ S.A.
3.
 1. El objeto del contrato es la "... concesión integral de explotación del corredor, asumiendo el CONCESIONARIO la explotación comercial del servicio del transporte de cargas en forma exclusiva ..." como así también "... la operación de trenes,.... el mantenimiento de material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás complementarias y subsidiarias en las condiciones establecidas ..." (CONTRATO DE CONCESION Artículo 2º), ello durante el plazo de TREINTA (30) años con una prórroga posible de DIEZ (10) años adicionales.
 2. En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines del 2001, el CONGRESO DE LA NACIÓN dictó la Ley N° 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia.
 3. A través de dicha norma se autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.
 4. Las estipulaciones contenidas en la Ley N° 25.561, han sido posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las Leyes N° 25.790, N° 25.820, N°25.972 y N°26.077 como también por diversas normas reglamentarias y complementarias.

5. El proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos ha sido reglamentado e implementado en una primera etapa, básicamente, a través de los Decretos N° 293/02, N° 370/02 y N° 1090, y en una segunda etapa, a través del Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.
6. El Decreto N° 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS –UNIREN– organismo presidido por los Ministros a cargo de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.
7. A dicha UNIDAD se le ha asignado, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, suscribir acuerdos con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL, elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios y a cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, como también la de efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.
8. A través de la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, se ha dispuesto que la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS se integra además por un COMITE SECTORIAL DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y por un SECRETARIO EJECUTIVO.
9. Dicho COMITE SECTORIAL DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS está integrado por los Secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el SECRETARIO EJECUTIVO de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS.
10. Dentro del proceso de renegociación, que involucra al CONTRATO DE CONCESION celebrado entre el PODER EJECUTIVO NACIONAL y el CONCESIONARIO, se ha avanzado en el análisis de la situación contractual de dicha empresa, así como en la agenda de discusión en tratamiento, manteniéndose entre las partes diversas reuniones orientadas a posibilitar un entendimiento de renegociación contractual.
11. El ORGANO DE CONTROL de la Concesión, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE – CNRT – dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, conforme lo previsto en Artículo 7° del Decreto N° 311/03 y el art.13 de la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contratos correspondiente a la concesión de FERROSUR ROCA S.A.
12. Por su parte, La Secretaría Ejecutiva de la UNIREN ha dado cumplimiento a la obligación de realizar el INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS previsto en el artículo 13 de la Resolución Conjunta del Ministerio de Economía y Producción N° 188/03 y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios N° 44/03, reglamentario del artículo 7 del Decreto N° 311/03 presentando el estado del cumplimiento del CONTRATO DE CONCESION correspondiente a FERROSUR ROCA S.A. .
13. El proceso de renegociación cumplido ha contemplado : a) lo dispuesto por los artículos 8°, 9° y 10° de la Ley N° 25.561, la Ley N° 25.790 y el Decreto N° 311/03, así como sus normas reglamentarias y complementarias, b) las normas regulatorias del Sector; c) las estipulaciones contenidas en el CONTRATO DE CONCESION; d) los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis obrantes; y e) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.
14. Habiéndose realizado las evaluaciones pertinentes y desarrollado el proceso de negociación, se encuentra necesario y conveniente adecuar ciertos contenidos del CONTRATO DE CONCESIÓN en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios, y establecer condiciones de equilibrio contractual entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO.
15. Los términos que se estiman razonables para adecuar las condiciones del contrato de la concesión, constituyen los puntos que integran la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO .
16. Esta CARTA DE ENTENDIMIENTO constituye la bases y condiciones del acuerdo de negociación a celebrarse entre el CONCEDENTE y CONCESIONARIO, y será sometida previamente a un proceso

de Audiencia Pública, en función de posibilitar su análisis ante la opinión pública, favoreciendo así la participación ciudadana a través del debate y la expresión de las opiniones de todos los actores involucrados, cuyo resultado habrá de considerarse en el proceso de toma de decisión sobre el Acuerdo de Negociación Contractual a celebrarse.

17. Para arribar a la celebración del Acuerdo de Negociación Contractual entre el CONCEDENTES y el CONCESIONARIO, deberán cumplirse con los procedimientos establecidos en la Leyes N° 25.561;25.790;25.820 y su norma complementaria el Decreto N°311/2003, resultando dicho Acuerdo facultad sometida a la órbita de decisión del PODER EJECUTIVO NACIONAL, en su carácter de CONCEDENTE del servicio concesionado objeto del presente ENTENDIMIENTO.

En su parte segunda estipula las bases y condiciones propuestas para el ENTENDIMIENTO.

Cláusula primera :Objeto

La CARTA DE ENTENDIMIENTO, a suscribirse en el marco del proceso dispuesto por las Leyes Nros. 25.561 y 25.790, el Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, tiene por objeto establecer las bases y condiciones que se estiman razonables y convenientes para adecuar el CONTRATO DE CONCESIÓN.

Esta CARTA DE ENTENDIMIENTO será sometida a un procedimiento de Audiencia Pública a convocarse para su tratamiento ante la opinión pública, desarrollándose los procedimientos previstos a tal efecto en las normas previamente citadas y las conclusiones obtenidas a través de dicha instancia, habrán de considerarse para concluir el Acuerdo de renegociación contractual.

A tal efecto, corresponderá considerar que aquellas estipulaciones vigentes del PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES y CONTRATO DE CONCESION que no resultan modificadas por los términos contenidos en este Entendimiento, mantendrán su vigencia.

Cláusula segunda: Operación en la red ferroviaria concesionada

A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la AUTORIDAD DE APLICACION verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación vigente.

El CONCEDENTE podrá modificar dichas reglamentaciones tendiendo a garantizar una adecuada circulación de trenes en toda la Red Troncal Nacional, para lo cual la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes, previa consulta, no vinculante con el CONCESIONARIO. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país.

Cláusula Tercera: Categorización de la red

Con el objeto de evaluar adecuadamente las prioridades de inversión en infraestructura y de establecer distintos niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según el grado de requerimientos de cada sector, se subdividirá la red bajo concesión mediante una categorización de la misma en función de la densidad de circulación de los trenes de carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros.

Las categorías y los criterios utilizados son los siguientes:

Red Primaria de Cargas con Pasajeros Interurbanos (RP PI)

Importante densidad de trenes de carga y/o circulación de servicios de pasajeros interurbanos principales o de gran recorrido.

Red Primaria de Cargas (RP)

Importante densidad de trenes de carga sin la circulación de trenes interurbanos de pasajeros principales. Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada.

Red Secundaria de Cargas (RS)

Nivel regular de circulación de trenes de carga, opera como alimentador de la red primaria.

Red sin Operación o a la Demanda (SO)

Circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.

Se detalla la categoría a la que pertenece cada sector de la red concesionada, el que será actualizado anualmente por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN sobre la base de la información remitida por el CONCESIONARIO a tal efecto.

Cláusula Cuarta: Estado de la red concesionada

En anexos se adjuntan el estado actual de la Red Concesionada con el detalle sectorizado de la velocidad de circulación y estado de la misma; el estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de arte y otros y finalmente se presenta el inventario y el estado actual del material rodante detallado por unidades tractivas y remolcadas y dentro de este último rubro por tipo de vagones oportunamente asignados.

El CONCESIONARIO presentará en el plazo de ciento ochenta (180) días posteriores a la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, la información referida al estado de los bienes inmuebles de la Concesión.

La información mencionada será proporcionada por el CONCESIONARIO de acuerdo a las normas vigentes y con carácter de declaración jurada.

Cláusula Quinta: Inversiones

El plan de inversiones se readecua en función de la Categorización de la Red y en base a la circulación de las cargas y a los recorridos de servicios interurbanos de pasajeros.

Las inversiones anuales en la Red se realizarán con los aportes que debe realizar el CONCESIONARIO y en virtud del acuerdo de negociación contractual, con fondos a aportar por el CONCEDENTE de acuerdo a los programas prioritarios que establezca la AUTORIDAD DE APLICACIÓN para el sistema ferroviario, ya sea para sectores con circulación de trenes de carga o de los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros, o en las redes primarias y según se requiera para la recuperación de infraestructura.

El monto de las inversiones a efectuar en cada ejercicio por el CONCESIONARIO se define como el equivalente al NUEVE Y MEDIO por ciento (9,5 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado, a lo que corresponderá adicionar las sumas que resultan de lo previsto en la CLAUSULA OCTAVA y la CLAUSULA DECIMOSEPTIMA del presente ENTENDIMIENTO.

El monto que surge de la aplicación del porcentaje no podrá ser inferior al monto anual obligatorio comprometido.

En los montos establecidos no se consideran las inversiones de terceros.

Las inversiones en infraestructura, material rodante, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, equipamiento, maquinarias, edificios y otros no podrán ser inferiores a un monto mínimo anual obligatorio de CINCO MILLONES TRESCIENTOS MIL pesos (\$ 5.300.000).

El Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios económicos que finalizan en el período 2006/2010 se considerará aprobado con la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual.

El segundo Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios del período 2011/2015 se presentará a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN con una antelación, no menor a noventa días previos al inicio del ejercicio del año 2011, correspondiendo a dicha AUTORIDAD expedirse sobre la propuesta del CONCESIONARIO dentro del plazo de noventa (90) días de su presentación.

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos anteriores al vencimiento del segundo Plan Quinquenal, las Partes redefinirán la necesidad de inversión para los años siguientes.

Avance del Plan Anual de Inversiones: Antes del 31 de mayo de cada año el CONCESIONARIO deberá presentar ante la AUTORIDAD DE APLICACIÓN un Avance del Plan Anual de Inversiones detallado para infraestructura de vías, obras de arte, señalamiento, comunicaciones, material rodante, equipamiento, maquinarias, edificios y otros, para su ejecución en el próximo ejercicio económico, el que no requerirá aprobación específica, si el monto total a invertir se encuadra dentro del Plan Quinquenal.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN se expedirá en el término de noventa (90) días sobre dicho Informe.

Obras a ser ejecutadas durante los años 2006 y 2007 por parte del Concesionario:

El listado correspondiente a las obras a ser ejecutadas durante los años 2006 y 2007 (en concordancia con el plan quinquenal) y su continuación, si existiese, para los años subsiguientes (incluyendo vías, señalamiento, telecomunicaciones, obras de arte, edificios y otros), se incorporará como anexo 6 al Entendimiento.

Las inversiones en material rodante para los ejercicios correspondientes al período 2006-2007 por parte del Concesionario, se incorporarán en anexo 7.

El CONCESIONARIO informará anualmente a la AUTORIDAD DE APLICACION dentro de los 120 días posteriores al cierre de los estados contables con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Inversiones del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha AUTORIDAD expedirse dentro del plazo de treinta (30) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deberán ser evacuadas por el CONCESIONARIO en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION el incumplimiento en la ejecución del Plan de Inversiones, se notificará al CONCESIONARIO para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras incumplidas.

En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION deberá integrar al **FFFSFI** el monto comprometido y no ejecutado.

El incumplimiento de esta obligación facultará al CONCEDENTE a la rescisión del Contrato por culpa del CONCESIONARIO.

En caso que las inversiones efectuadas por el CONCESIONARIO superasen las sumas comprometidas anualmente, el excedente será considerado a cuenta de las inversiones a realizar.

CLAUSULA SEXTA: mantenimiento y conservación

El CONCESIONARIO deberá presentar antes del 31 de Mayo de cada año, ante la AUTORIDAD DE APLICACIÓN el Plan Anual de Mantenimiento para la Red (definida en el PUNTO TERCERO de este ENTENDIMIENTO) - Primaria (RP PI y RP) y Secundaria (RS) y un Plan Anual de Conservación para la Red Sin Operación (SO) a ser ejecutado en el siguiente ejercicio económico, en infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, material rodante, edificios y otros, donde conste tipo de mantenimiento ó conservación, secuencia y monto de gasto previsto para tales conceptos.

Dichos programas de mantenimiento deberán ser realizados con fondos provenientes del CONCESIONARIO.

6.1- Obras de mantenimiento a ser ejecutadas durante los años 2006 y 2007. Los planes de mantenimiento a ser ejecutadas durante los ejercicios que finalizan en los años 2006 y 2007, se incorporarán como anexo a la CARTA DE ENTENDIMIENTO.

6.1.1- Las tareas para dar cumplimiento a los planes de mantenimiento se ejecutarán, en función de los puntos que se enuncian y se incorporarán como anexo a la CARTA DE ENTENDIMIENTO.

6.2- Nivel de cumplimiento

El CONCESIONARIO informará anualmente a la AUTORIDAD DE APLICACION dentro de los 120 días posteriores al cierre de los estados contables con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Mantenimiento del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha AUTORIDAD expedirse dentro del plazo de quince (15) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deben ser evacuadas por el CONCESIONARIO en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION el incumplimiento en la ejecución del Plan de Mantenimiento, se notificará al CONCESIONARIO para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras por el monto incumplido. En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la AUTORIDAD DE APLICACION deberá integrar al **FFFSFI** el monto comprometido y no ejecutado.

El incumplimiento de esta obligación facultará al CONCEDENTE a la rescisión del Contrato por culpa del CONCESIONARIO.

CLAUSULA SEPTIMA: normas de mantenimiento

Las Normas de Mantenimiento de la infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte y material rodante podrán ser revisadas, modificadas o completadas por la AUTORIDAD DE APLICACION con posterioridad a la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, si existieran motivos razonables que así lo justifiquen, correspondiendo en tal caso, analizar el impacto económico que generen las modificaciones establecidas.

CLAUSULA OCTAVA: canon

A partir del 1 de enero de 2006, se considerará como valor del Canon de la CONCESION, el equivalente al tres por ciento (3%) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado.

El monto determinado -descontando el 30% para el ANSES, conforme lo estipula la Ley N° 23.966-, será destinado al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano (FFFSFI), para luego ser destinado a la red bajo su concesión.

CLAUSULA NOVENA: terceros operadores de servicios de carga

La AUTORIDAD DE APLICACION podrá habilitar a un tercero operador de carga para transportar productos con origen en la red CONCESIONADA, cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del CONCESIONARIO.

Para la autorización del tercero operador deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

1. El cargador deberá presentar ante la AUTORIDAD DE APLICACION el reclamo de demanda de transporte no atendida. Dicha AUTORIDAD dará vista del reclamo al CONCESIONARIO, para que en el término de cinco (5) días de notificado, informe sobre la posibilidad de atenderla y las condiciones necesarias para ello.

2. Si la respuesta del CONCESIONARIO fuere negativa, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN podrá autorizar a realizar dicho transporte al cargador como operador o a través de un tercero operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la AUTORIDAD de APLICACIÓN.

Para que proceda la habilitación del tercero operador, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN requerirá a los interesados:

- (i) Acreditar condiciones técnicas y empresariales de experiencia y solvencia a criterio de la AUTORIDAD DE APLICACION. Estos requisitos no podrán ser menores a los que debe cumplir el CONCESIONARIO.
- (ii) Cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del CONCESIONARIO en los ramales por los que circulará, manteniéndolo indemne de los daños y perjuicios que pueda provocar.
- (iii) Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionada por la que circulará.

La actividad de dicho tercer operador tendrá inicio después que la AUTORIDAD DE APLICACION lo habilite, habiéndose previamente procedido a: i) verificar el cumplimiento de todas las condiciones requeridas para permitir su actividad; ii) comunicar fehacientemente al CONCESIONARIO tal circunstancia, y iii) se haya celebrado un convenio de operación con el CONCESIONARIO conforme lo previsto en el párrafo siguiente.

Los terceros operadores habilitados deberán suscribir un convenio de operación ferroviaria con el CONCESIONARIO, que regulará las condiciones técnicas de la prestación del servicio, debiendo el CONCESIONARIO presentar una copia del mismo a la AUTORIDAD DE APLICACION. Los terceros operadores habilitados deberán adaptar su circulación a las condiciones fijadas en dicho convenio y en el reglamento operativo del CONCESIONARIO.

La actividad de estos terceros operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará fiscalizada por el ORGANISMO DE CONTROL de la CONCESION.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN, en un plazo de noventa (90) días de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, definirá la reglamentación de esta operatoria, debiendo previamente informar al CONCESIONARIO, quien podrá opinar sobre el proyecto de reglamentación en forma previa a su aprobación.

Los terceros operadores habilitados por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, cuando circulen por las redes concesionadas con productos con origen fuera de dicha red, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen por el PUNTO DECIMOPRIMERO punto segundo (11.2.) del presente ENTENDIMIENTO.

CLAUSULA DECIMA: servicios interurbanos de pasajeros

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores Interurbanos Ferroviarios de Transporte de Pasajeros, conforme a la decisión del GOBIERNO NACIONAL adoptada en esta materia. A estos efectos, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaborará un Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios de Pasajeros, en el que detallará los objetivos a alcanzar en materia de servicios así como las inversiones previstas.

Estos operadores podrán efectuar servicios cuyos recorridos abarquen más de una concesión.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN fijará las condiciones técnicas y empresariales, de experiencia y solvencia, que deberán satisfacer quienes quieran actuar como operadores ferroviarios de pasajeros, además de los alcances de su actividad y demás normas a las que deberán ajustarse, estableciendo además procedimientos competitivos para acceder a la habilitación del servicio.

El operador deberá asimismo cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del CONCESIONARIO respetando las pautas del Anexo 8.5. del CONTRATO DE CONCESION y de los bienes del ESTADO NACIONAL a cargo del operador, e incluyendo también el material rodante y talleres mínimos con los que deberá contar para una eficiente prestación del servicio.

La actividad de estos operadores ferroviarios podrá iniciarse luego de la notificación referida a la habilitación conferida por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o el organismo en el cual la misma delegue tal atribución.

Estos operadores de servicios interurbanos de pasajeros pagarán un peaje de acuerdo en el PUNTO DECIMO PRIMERO, punto tercero (11.3).

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por el ORGANISMO DE CONTROL de la CONCESION.

El CONCESIONARIO informará a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN los casos de incumplimiento de las obligaciones de los operadores ferroviarios de pasajeros, como asimismo las anomalías que se produjeran en la prestación de los servicios.

CLAUSULA UNDÉCIMA: peajes

Se define como PEAJE al pago que realizarán los CONCESIONARIOS o terceros operadores del servicio de transporte de cargas o de pasajeros por el uso de la infraestructura de vías, el señalamiento, las comunicaciones y el control de la circulación de trenes de otro CONCESIONARIO.

Los valores y condiciones de pago de peajes se establecerán de la siguiente forma:

1. Transporte de cargas realizado por los actuales concesionarios de transporte ferroviario (FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANONIMA, AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL SOCIEDAD ANONIMA, BELGRANO CARGAS SOCIEDAD ANONIMA, FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANONIMA, NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA) cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA. Los valores del peaje serán acordados y percibidos como ingreso del CONCESIONARIO, AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA.
2. Transporte de cargas realizado por nuevos o eventuales operadores, autorizados por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA. Los valores del peaje serán definidos por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, sobre la base de la propuesta del CONCESIONARIO y percibidos como ingreso del CONCESIONARIO, AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA.
3. Transporte de pasajeros realizado por terceros operadores de transporte de pasajeros cuya concesión haya sido otorgada por el ESTADO NACIONAL; cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA. Los valores de peaje, serán definidos por la AUTORIDAD DE APLICACION y se incorporarán al FFFSFI conforme a la normativa y modalidad que establezca la AUTORIDAD DE APLICACION.

CLAUSULA DUODÉCIMA: límites de la concesión

Los límites de la Concesión fueron delimitados originariamente en el CONTRATO DE CONCESION. Dado que el actual área concesionada se encuentra conformada por el área operativa a la toma de posesión de la CONCESION más los inmuebles incorporados y/o excluidos a través de los mecanismos previstos en el Pliego Licitatorio, el CONTRATO DE CONCESION y demás normativa aplicable, se acuerda que dentro del plazo de ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, el CONCESIONARIO deberá presentar al ORGANISMO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE BIENES DEL

ESTADO – ONABE - la información detallada en anexo, a los efectos de confeccionar los planos apropiados y el correspondiente inventario de los bienes inmuebles de los cuadros de estación, cuya nómina se adjunta como anexo al ENTENDIMIENTO.

La nueva delimitación que se acuerde, conforme a la normativa vigente, concluirá con los trámites de afectación y desafectación que se hallan pendientes a estos momentos, en particular con aquellos derivados de la aplicación de los Decretos 1090/97 y 837/98 de desafectación de Playas de carga, salvo que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO convengan la conservación de dichas instalaciones dentro de los límites de la Concesión, por existir uso operativo de algún predio incluido en dicha normativa actual, que podría alcanzar un Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios o previsible conforme lo normado por el CONTRATO DE CONCESION.

CLAUSULA DECIMOTERCERA: colaterales

El CONCESIONARIO estará autorizado a suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, siempre que ello no comprometa la seguridad del sistema ferroviario y que dichas actividades no desvirtúen o vayan en desmedro del objeto principal de la concesión ni del modo ferroviario en general ni vulneren las normas jurídicas vigentes

Al respecto se conviene que el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los ingresos netos de IVA, e impuestos presentes o futuros sobre las ventas, provenientes de las nuevas explotaciones colaterales que no estuvieron contempladas en el pliego y contrato de la Concesión que realice el CONCESIONARIO, deberán depositarse en el Fondo FFSFI dentro de los quince (15) días posteriores al mes de su cobro.

A tal efecto el CONCESIONARIO presentará en el término de treinta (30) días de la entrada en vigencia del acta acuerdo y con carácter de declaración jurada la nómina de todas las explotaciones vigentes a esa fecha.

CLAUSULA DECIMOCUARTA: cruces y convenios precarios

Los contratos que el CONCESIONARIO suscriba por cruces de cables o conductos aéreos o subterráneos de servicios (eléctrico, comunicaciones, líquidos y gases), de obras hidráulicas (para la evacuación de aguas pluviales o desagües industriales, pasos de cursos naturales o artificiales de agua), cruces ferroviarios y/o peatonales (a nivel o distinto nivel) deberán ser previamente sometidos a la aprobación técnica de la AUTORIDAD de APLICACIÓN, que deberá expedirse en el plazo de quince (15) días.

El CONCESIONARIO queda facultado para realizar convenios precarios con los municipios, comunas u otros terceros ubicados a lo largo de la red, a fin de posibilitar el uso temporal de predios ferroviarios. En dichos convenios debe establecerse, en forma indubitable, el derecho del CONCESIONARIO a reasumir la tenencia del bien de que se trate a primer requerimiento.

Las cesiones a título precario caducarán y la devolución de los inmuebles ocupados se producirá al finalizar la concesión, cualquiera sea la causa, siendo responsabilidad del CONCESIONARIO la devolución de los bienes libres de ocupantes, obras y materiales.

CLAUSULA DECIMOQUINTA: Contabilidad regulatoria

El sistema contable que utilice el CONCESIONARIO deberá permitir la individualización de centros de costos y gastos por concepto. En particular se llevarán cuentas contables con la suficiente apertura para reflejar los costos incurridos en Gastos de Administración, Comercialización, Explotación y Otros.

A requerimiento del ÓRGANO DE CONTROL, se deberá explicitar el criterio técnico de apropiación de costos.

CLAUSULA DECIMOSEXTA: sistema de gestión de calidad

A efectos de la paulatina instrumentación de un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) basado en la norma ISO 9001/2000, el CONCESIONARIO deberá presentar al ÓRGANO DE CONTROL un Plan de Calidad que constituirá el programa del SGC. Dicho Plan de Calidad deberá completarse dentro de los doce (12) meses de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual y contemplará la futura acción por etapas anuales, las que se llevarán a cabo en los siguientes tres (3) años posteriores a la aprobación del Plan por parte del ORGANO DE CONTROL.

El Sistema de Gestión de Calidad deberá ser acreditado ante un Organismo de Certificación reconocida.

El costo de la implementación del Sistema de Gestión de Calidad como las Auditorías de certificación y de mantenimiento estará a cargo del CONCESIONARIO.

Las fechas de la realización de las Auditorías externas deberán informarse al ORGANISMO DE CONTROL, que podrá asistir a las mismas.

Las desviaciones o incumplimientos relacionadas con el Plan de Calidad deberán ser clasificados según su gravedad, estando facultado el ORGANISMO DE CONTROL para requerir las rectificaciones pertinentes bajo apercibimiento de aplicar las sanciones que correspondan.

CLAUSULA DECIMOSEPTIMA: resolución de reclamos mutuos

A los fines de resolver los asuntos pendientes existentes a la fecha de suscripción de la CARTA DE ENTENDIMIENTO, identificados allí como "Reclamos Mutuos", se han mantenido reuniones con el CONCESIONARIO, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE y la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Producto de este intercambio surge los siguientes montos de inversión que se aplicarán a inversión conforme al detalle que se presenta a continuación:

17.1. Mediante la aplicación del procedimiento establecido en el presente ENTENDIMIENTO se han resuelto los reclamos mutuos, de los cuales surge un saldo al 12/12/2005 a favor del CONCEDENTE de CATORCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA MIL pesos (\$ 14.480.000) que se acompaña como ANEXO 12 al presente ENTENDIMIENTO. Dicho saldo a favor del CONCEDENTE será aplicado a inversiones, de acuerdo a las definiciones establecidas en la "Planilla descripción Inversiones" del ANEXO 5 INVERSIONES del presente ENTENDIMIENTO.

17.2. Dichas inversiones deberán realizarse durante los próximos diecisiete años de concesión, contabilizados a partir del año 2006. El monto anual de inversiones será UNO CON CINCUENTA Y CUATRO por ciento (1,54%) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, del balance certificado. No pudiendo ser esta inversión anual inferior a OCHOCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL SETECIENTOS SESENTA Y CINCO pesos (\$ 851.765).

En caso de superarse el porcentaje anual mencionado, la diferencia porcentual será computada a cuenta de los compromisos asumidos para los años restantes de la concesión, comenzando por el último año y en forma regresiva.

Los montos del ANEXO 12 son expresados en millones de pesos y están basados en información recibida de la CNRT y del CONCESIONARIO.

Si de conformidad con la aplicación del procedimiento y criterios establecidos en el ANEXO 12 del presente ENTENDIMIENTO, surge un saldo posterior al 31/12/2005 y anterior a la fecha de entrada en vigencia de este ENTENDIMIENTO, a favor del CONCEDENTE, el mismo será aplicado a inversiones, de acuerdo a lo establecido en la CLAUSULA QUINTA del presente ENTENDIMIENTO. Dichas inversiones adicionales al monto establecido en el apartado 17.1, se realizarán de conformidad al procedimiento establecido en el apartado 17.2.

17.5 El reconocimiento de las inversiones no comprometidas en el CONTRATO, realizadas en la traza de la CONCESION, que se incorporan al patrimonio del ESTADO NACIONAL, no podrá generar derecho alguno a favor de AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA respecto de las sanciones que por incumplimiento haya fijado o fije la AUTORIDAD DE APLICACION.

17.6. El CONCESIONARIO desiste integra y expresamente de todos los derechos que pudieran eventualmente invocarse frente al ESTADO NACIONAL, como también de todas y específicamente las acciones entabladas o en curso, fundados o vinculados en los hechos o medidas que se exponen a continuación:

Alquiler de galpones de la Concesión ocupados por Organismos del ESTADO NACIONAL.

Estacionamiento de vagones del ESTADO NACIONAL en las vías del CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO no reclamará ni repetirá contra el ESTADO NACIONAL en el juicio contra la UNIDAD EJECUTORA por peajes de trenes de pasajeros de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFPF).

Los saldos y desistimientos referidos en el presente ACUERDO sólo tendrán validez si se promulga el Decreto del P.E.N. que ratifique el presente ACUERDO.

Por su parte, con el mismo condicionante, el CONCEDENTE nada tendrá que reclamar al CONCESIONARIO en relación con las obligaciones contractuales originarias que han sido expresamente consideradas en este ACUERDO.

Los montos expresados están basados en información recibida de la CNRT y del CONCESIONARIO.

CLAUSULA DECIMOCTAVA: renuncia de acciones del concesionario y accionistas

Como condición previa para la entrada en vigencia del ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN INTEGRAL, EL CONCESIONARIO renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre EL CONTRATO, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas, como también a evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudieran formular cualquiera de sus accionistas.

18.1. A tales efectos, EL CONCESIONARIO deberá presentar los instrumentos debidamente certificados y legalizados en su autenticidad y validez, en los que conste su expresa renuncia, en los términos establecidos en el párrafo anterior, como también a obtener similares instrumentos de renuncia de parte de todos sus accionistas.

18.2. El incumplimiento de EL CONCESIONARIO o de sus accionistas respecto a la presentación de los instrumentos de renuncia, obstará a la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, hasta que ello se subsane.

18.3. Si EL CONCESIONARIO hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinado/s accionista/s reparos para presentar sus respectivas renunciaciones, dicha renuncia podrá ser subsanada por EL CONCESIONARIO en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, mediando a) Constancias presentadas por EL CONCESIONARIO respecto a haber efectuado las gestiones orientadas a obtener las renunciaciones de tales accionistas en los términos planteados y; b) Compromiso de EL CONCESIONARIO de mantener indemne al CONCEDENTE y a los usuarios del servicio, de todo reclamo o demanda que pudiera presentar el accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista, en los términos referidos en el párrafo anterior.

18.4. En el supuesto que aún mediando las referidas renunciaciones, se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda de parte de EL CONCESIONARIO o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre EL CONTRATO, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, EL CONCEDENTE estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

18.5. En caso que ello no ocurriera, el CONCEDENTE estará habilitado para rescindir EL CONTRATO sin que ello genere ningún derecho de reclamo o reparación por parte de EL CONCESIONARIO o de sus accionistas.

18.6. En el hipotético caso que un accionista de EL CONCESIONARIO obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación

o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por EL CONCESIONARIO, aún cuando EL CONCEDENTE rescindiera EL CONTRATO y sin que ello diera derecho a EL CONCESIONARIO para efectuar reclamo alguno de compensación al CONCEDENTE. Los costos que deba asumir EL CONCESIONARIO en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio.

CLAUSULA DECIMONOVENA: estado de bienes concesionados y plan de mantenimiento y preservación

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, el CONCESIONARIO presentará un detalle del inventario de la totalidad de los bienes recibidos al inicio de la concesión. El mismo deberá indicar el estado de conservación/mantenimiento de los bienes recibidos y el plan de reparaciones/ mantenimiento a desarrollar por el CONCESIONARIO hasta el fin del período de la Concesión a efectos de cumplimentar con lo establecido en el Contrato de Concesión.

CLAUSULA VIGÉSIMA: procedimiento para evaluar circunstancias sobrevinientes

Existiendo razones que así lo justifiquen, dentro de los ciento ochenta (180) días previos al vencimiento del período trienal a iniciarse con la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO podrán establecer un procedimiento para analizar en forma conjunta, las circunstancias sobrevinientes que pudieran afectar el desenvolvimiento del CONTRATO DE CONCESION y evaluar las posibles medidas que se estimen conveniente adoptar bajo tal supuesto.

CLAUSULA VIGESIMOPRIMERA: Modalidad de pago

Con respecto a la modalidad de los servicios Inter. - empresas establecidas en el apartado 32.11.2. del Pliego de Bases y Condiciones de la Concesión, se establece que se reemplaza el texto del mismo por el siguiente:

Una vez transcurrido ese día sin haberse efectuado el pago, se deberá abonar junto con el importe de las facturas, un interés punitivo mensual equivalente a 1 y medio veces (1,5) la tasa de interés efectiva para descuentos de documentos a TREINTA (30) días de plazo del Banco de la Nación Argentina, vigente día a día durante el período comprendido entre la fecha de la factura y la fecha de su efectivo pago. La AUTORIDAD DE APLICACION, los terceros concesionarios y el Concesionario podrán acordar otro sistema tal como se prevé en el apartado 32.10.

Esta prescripción tendrá vigencia para temas futuros no incluidos en el ANEXO 12 de esta CARTA DE ENTENDIMIENTO.

CLAUSULA VIGESIMOSEGUNDA: VIGENCIA

Las modificaciones introducidas por el ACTA ACUERDO al Contrato de Concesión se entenderá que han comenzado a regir a partir del 1 de enero de 2006.
